

SIGNATURE PRÉFET
RÉGION

Lille, le 19 FEV. 2010

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

L'avis de l'autorité environnementale porte sur le dossier de permis de construire du stade de football de la commune de Valenciennes, dossier déposé en date du 4 février 2010. Le projet concerne la réalisation du nouveau stade de football de Valenciennes et l'aménagement des abords et des accès. Un arbitrage est intervenu pour maintenir au cœur de la ville cet équipement confortant ainsi la mixité des fonctions urbaines et l'identité forte de ce quartier de Valenciennes. Il importe de rappeler que la présente demande de permis de construire a été déposée à la suite de l'annulation contentieuse du permis de construire initial accordé par la ville de Valenciennes. La construction du stade de football a débuté et certains travaux d'aménagement sont largement avancés, circonstance qui n'est pas sans incidences sur le contenu de l'étude d'impact jointe au dossier.

L'avis examinera successivement les aspects suivants de l'étude d'impact:

- la prise en compte de la biodiversité
- la gestion de l'eau
- la prise en compte du développement durable dans les déplacements
- la gestion des nuisances sonores

Pour chacune de ces rubriques, les observations émises doivent être appréciées au regard de l'importance des points soulevés.

Qualité de l'étude d'impact

Biodiversité

Selon les dispositions de l'alinéa II de l'article R122-3 du code de l'environnement paragraphe 2, le dossier d'étude d'impact doit prendre en compte les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles. Le périmètre de l'opération d'aménagement comprenait l'emprise d'une ancienne voie ferrée et d'un talus pratiquement exempts de toutes perturbations anthropiques (absence de forte fréquentation de traitement phytosanitaire et d'intrants) constituant un milieu favorable à un certain nombre d'espèces protégées et patrimoniales comme les reptiles.

Cet aspect est confirmé par les analyses de l'état initial du site à la page 55 de l'étude d'impact qui précisent que « l'emprise de l'ancienne voie ferrée était colonisée par une série de formations végétales présentant tous les stades d'évolution depuis les stades pionniers ouverts jusqu'au stade forestier » et en page 56 « la végétation pionnière de l'habitat aride constituée par le ballast et l'ancien quai comptait quelques espèces régionalement peu fréquentes ».

Il ressort de la lecture du dossier qu'une expertise écologique du terrain a été réalisée en octobre 2006. Il aurait sans doute été opportun de l'effectuer à une période plus favorable à l'observation de la faune et de la flore. De plus, une prospection spécifique pour la faune aurait permis un meilleur reflet de l'intérêt écologique du site, et par là même, une meilleure appréciation des effets du projet au regard de la biodiversité.

Un parti d'aménagement a été déterminé pour l'emprise de la voie ferrée. Il consiste en la plantation d'arbres ornementaux et de prairies traitées par gestion différenciée. Ce dispositif s'apparente davantage à des mesures paysagères qui ne compenseront pas totalement la qualité environnementale antérieure.

Cependant, si cet aménagement ne permet pas une compensation intégrale de la valeur environnementale, il a une autre fonctionnalité pour l'aménagement global de l'équipement sportif. Il représente, en effet un mode de déplacement doux essentiel pour la desserte du site et adopte aussi une approche cohérente avec les orientations de la loi Grenelle du 3 Aout 2009. Cet aménagement paysager pourra à terme évoluer pour représenter une connexion biodiversitaire certes plus banale mais participant aux continuités écologiques d'un plus vaste secteur autour du stade.

Eau

En ce qui concerne le volet « eau » souterraine de l'étude d'impact, le dossier n'évoque pas précisément la vulnérabilité de cette ressource, ni son état. Ces données sont importantes compte tenu de la sensibilité de cette thématique au niveau régional, 95 % de l'eau potable provenant des nappes souterraines.

La prise en considération par le projet des différentes dispositions et orientations du SDAGE Artois Picardie, qui constitue un document de référence pour la prise en compte des objectifs de préservation des ressources en eau et des milieux aquatiques visés par les articles L211-1 et suivants du code de l'environnement, n'apparaît pas dans l'état initial de l'environnement.

Le SDAGE Artois – Picardie préconise une gestion des eaux pluviales à la parcelle en donnant une priorité à l'infiltration par des techniques alternatives. Or le dossier précise que les eaux pluviales seront rejetées au réseau d'assainissement unitaire de la commune avec un débit régulé à 2L/S/HA. Une évocation des motifs pour lesquels la possibilité d'infiltrer l'ensemble des eaux (test de perméabilité) a été écartée pouvait apparaître comme opportune.

En outre, d'après les informations de la base de données nationales (BDERU), la station d'épuration de Valenciennes connaît des surcharges hydrauliques. Le dossier précise en page 76 que certains collecteurs connaissent parfois des problèmes de saturation. L'étude d'impact, qui se place d'emblée dans la perspective de la mise en service d'une nouvelle station d'épuration, aurait pu intégrer ces renseignements sur l'analyse des effets indirects des rejets d'eaux pluviales vers le système d'assainissement (couple réseau d'assainissement et station d'épuration).

Dans le même sens, en ce qui concerne la gestion des eaux usées, le dossier gagnerait à évoquer avec précision les volumes et flux générés par la présence de 25 000 personnes alors que ces rejets massifs et ponctuels sont susceptibles d'avoir des incidences sur le fonctionnement des réseaux et de la station d'épuration. Des précisions sur les conditions de rejet de ces eaux usées (mise en place d'un tamponnement) sont nécessaires afin de justifier la cohérence du système d'assainissement adopté.

Déplacements

Sur le thème des déplacements et du stationnement, le projet de construction du stade vise à « enclencher une dynamique générale d'amélioration de l'accessibilité dans une optique de développement durable »

Les statistiques produites dans l'étude sur ce sujet tendent à démontrer la très grande part occupée par l'automobile dans les déplacements (77%). L'objectif affiché dans l'étude est de faire progresser les modes de déplacement doux et les transports collectifs, en maintenant l'interdiction de stationnement dans les rues adjacentes à l'enceinte sportive, en offrant la gratuité des transports collectifs pour les spectateurs, en augmentant le niveau de service des transports en commun lors des matchs et en améliorant les accès au stade par les modes doux.

La question du stationnement est à appréhender au regard de l'augmentation des capacités d'accueil du nouveau stade qui passent à 25 000 personnes.

La politique en matière de stationnement s'inscrit dans la continuité des politiques actuelles : accès contrôlé aux places à proximité immédiate de l'enceinte sportive, stationnement et circulation interdits les soirs de match, incitation à l'utilisation des modes de transports alternatifs, utilisation de l'offre de stationnement périphérique et existante dans le tissu urbain dans un rayon de 30 minutes de marche environ.

En effet, la politique de stationnement en centre ville est une problématique prégnante pour de nombreuses collectivités confrontées au quotidien à des conflits d'usage sur le domaine public. Les mesures envisagées pour gérer le stationnement lié à la fréquentation du stade devront être évolutives et adaptées si nécessaire.

La présent dossier tend à démontrer que tout a été entrepris pour proposer des solutions cohérentes pour gérer cet aspect délicat de l'aménagement de ce site, solutions qui favorisent par ailleurs le recours aux transports en commun.

Nuisances sonores

- Sur l'état initial

L'analyse de la situation actuelle a été réalisée sur la base de deux campagnes de mesure de bruit en quatre emplacements. Le rapport de mesurage présentant les huit mesures de bruit (pp158. & suivante de l'étude d'impact) aurait pu détailler davantage les éléments permettant d'apprécier la représentativité de l'état initial, notamment les conditions météorologiques. La norme AFNOR NFS 31-010 précise que ces conditions doivent être appréciées afin d'établir leur influence sur la mesure de bruit. Par ailleurs, les mesures réalisées sont peu commentées (trafic routier, nombre de but, etc). La comparaison de deux mesures réalisées à des saisons différentes (été et automne) aurait méritée d'être justifiée.

Enfin, l'étude d'impact (p.95) précise que les points retenus sont ceux pour lesquels le niveau absolu de bruit émis par les activités sera le plus important. Même si ces points peuvent effectivement correspondre avec ceux où les émergences sont susceptibles d'être les plus importantes, (articles R1334-32 et suivants du code de la santé publique), il aurait été intéressant que l'explication du choix de ces points soit donnée dans l'étude d'impact.

Cet état initial intègre (p.137 & suivantes) l'impact acoustique d'une voirie en projet passant entre le stade et les plus proches habitations au nord (au niveau des points PF2 & PF4). Il est effectivement nécessaire de la prendre en compte dans l'état initial. Toutefois, il aurait été intéressant de présenter également les résultats avec une hypothèse sans le projet de voie pour aussi les restituer dans l'environnement tel qu'il existe aujourd'hui. En effet le trafic généré par cette nouvelle voie aura pour conséquence l'augmentation du niveau de bruit résiduel dans l'environnement du stade en activité. L'émergence du futur stade, étant calculée sur la base de ce nouveau niveau de bruit résiduel, se verra donc réduite par la circulation sur cette voie.

- Sur le calcul des émergences

L'étude d'impact présente une synthèse de la modélisation acoustique.

Pour estimer le niveau de bruit à l'émission, l'acousticien se base sur une mesure de bruit réalisée préalablement. Cette mesure est effectuée sur une durée de quatre heures, ce qui correspond à l'ensemble de l'activité d'un match.

Il n'existe pas de protocole spécifique du mesurage des bruits provenant des activités qui ont lieu dans les stades. La réglementation ne précise pas ce qui s'applique aux activités qui ont lieu pendant quatre heures tous les quinze jours en moyenne.

Le niveau retenu de 79/80 dB(A) à l'émission est une moyenne, ce qui implique des périodes plus calmes

et des périodes plus bruyantes (par exemple lorsqu'un but est marqué ou lorsqu'il est fait usage de la sonorisation).

L'émergence réglementaire est évaluée à 7 dB(A). En prenant en compte le projet de voirie au nord du stade, et avec l'hypothèse d'une émission de bruit moyennée pendant 4 heures de 79 à 80 dB(A), la simulation acoustique conclut à des émergences de respectivement 0,2 ; 0,7 ; 3,4 & 7,9 dB(A) aux points PF1 ; PF2 ; PF3 & PF4.

- Sur les propositions d'aide à l'insonorisation

L'article R. 122-3 4° du code de l'environnement indique qu'une étude d'impact doit présenter « les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ».

Les mesures présentées sont tout à fait novatrices sur ce type de projet. Elles consistent en une surveillance acoustique des activités, mais surtout en une aide à l'insonorisation des pièces principales des logements. L'objectif visé est le respect de la réglementation à l'intérieur de ces pièces. Cet engagement du pétitionnaire signifie que chaque logement fera l'objet d'un traitement efficace et adapté afin d'assurer un respect réglementaire à ces emplacements.

Les critères de choix de type d'isolement (5, 8 ou 11dB) sont basés sur des valeurs absolues de bruit (zones entre 55 & 60 dB(A), zone entre 60 et 65 dB(A), zone au dessus de 65 dB(A)), alors que la réglementation est basée sur la notion d'émergence. De plus, ces valeurs absolues de bruit sont calculées et seront mesurées à l'extérieur alors que l'objectif est le respect réglementaire à l'intérieur des logements. Par conséquent il faut veiller à un éventuel ajustement de ces critères pour s'assurer de répondre à la réglementation.

Les zones d'habitations qui bénéficieront de cette aide ne figurent pas dans l'étude d'impact et seront définies après la réalisation du stade. Un zonage prévisionnel, sur la base de la cartographie en cours, aurait permis à chaque riverain de connaître dès aujourd'hui sa situation personnelle. Je note néanmoins que le pétitionnaire s'engage (p.140 de l'étude d'impact) à assurer une large publicité en ce qui concerne l'accompagnement à l'insonorisation auprès de chaque riverain. Il sera important de bien expliciter le déroulement de cette procédure d'accompagnement à l'insonorisation.

Enfin, les articles R. 1334-32 à 35 du code de la santé publique s'appliquent également dans les parties externes des logements (terrasses & jardins). Les mesures compensatoires proposées ne modifient pas le bruit perçu à ces emplacements. En conséquence, des émergences y demeureraient non réglementaires. Cependant, on note que dans l'étude d'impact, les préjudices qui en découleraient pour les riverains feront l'objet d'un dispositif d'indemnisation.

L'étude d'impact présente donc quelques imprécisions dans l'état initial et dans l'évaluation de l'impact sonore du stade. Il convient toutefois de souligner les efforts importants déployés par le pétitionnaire pour améliorer son dossier, notamment sa volonté manifeste de proposer des mesures compensatoires afin de réduire la gêne et de garantir le respect de la réglementation à l'intérieur des logements. Ces mesures compensatoires ne pouvant garantir le respect de la réglementation dans tous les cas de figure, des indemnités financières sont prévues.

Prise en compte effective de l'environnement

Pour ce qui concerne la prise en considération des orientations du Grenelle de l'environnement et notamment de la loi du 3 août 2009, le maintien de l'implantation du stade au sein de la structure urbaine de Valenciennes participe à la densification de la ville en évitant par conséquent les inconvénients de l'étalement urbain tout en préservant les potentialités agricoles du territoire. Cette implantation va permettre le maintien de la mixité des fonctions urbaines. Ainsi localisé, le nouveau stade peut bénéficier de tous les

équipements associés à la ville-centre. Principalement, la présence à proximité immédiate du site du réseau de transports en commun est un atout considérable pour faire évoluer les comportements de déplacement des spectateurs. Les stratégies combinées des déplacements et du stationnement ont pour vocation volontariste de proposer des modes de substitution à l'usage de la voiture.

Si l'aménagement de l'emprise de l'ancienne voie ferrée et du talus pourrait appauvrir la diversité décrite dans le dossier, la conservation à cet endroit d'un agencement végétal et sa gestion écologique permet de sauvegarder des continuités naturelles dans la ville.

En terme de compensation, l'observation dans le temps de l'évolution de ce milieu permettra d'évaluer l'efficacité de cette mesure d'aménagement en faveur de l'écologie urbaine de ce secteur (restitution de la fonctionnalité de corridor biologique et reconstitution des refuges pour la faune et la flore)

La lutte contre les émissions de gaz à effet de serre est devenue une préoccupation déterminante formalisée dans la loi du 3 août 2009. Le projet relève d'une démarche « Haute Qualité Environnementale » (cf page 20 et 124) mais il ne détaille, pour justifier cette labellisation, aucune disposition prise en phase travaux (mode d'acheminement des matériaux, origine des matières premières, type de gestion des déblais / remblais) et en phase d'exploitation du stade (type d'isolation, type de chauffage et de production d'énergie) permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

La réduction des consommations énergétiques des bâtiments, la limitation des émissions de gaz à effet de serre (en phase travaux et d'exploitation du stade) et le développement du recours aux énergies renouvelables sont des thèmes du Grenelle de l'Environnement qui doivent être développés dans le contexte d'un tel projet d'aménagement.

Conclusion

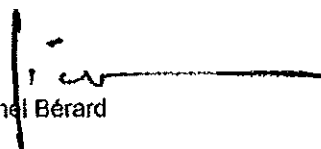
Globalement, l'état initial de l'étude d'impact est d'assez bonne qualité. Toutefois, l'analyse des incidences du projet sur l'environnement n'apporte pas de façon précise et détaillée la démonstration d'une absence d'incidences.

Deux thématiques méritent une attention particulière :

- l'organisation des déplacements et des transports,
- la gestion des nuisances sonores.

Pour ces deux domaines, des mesures spécifiques ont été prévues pour compenser les impacts négatifs constatés dans l'étude. Ces dispositifs de compensation mobilisent des moyens très importants. Ils s'inscrivent dans une démarche particulière et volontariste fondée sur l'observation et l'adaptation des mesures de gestion. Il s'agit dans cette approche empirique et itérative de mettre tout en œuvre pour limiter et réduire les conséquences négatives de l'implantation, en ce lieu, du nouveau stade de Valenciennes. A titre d'exemple, un protocole a été élaboré pour permettre l'isolation phonique des habitations impactées par les nuisances sonores du stade. Un budget significatif a été prévu pour cette action.

Par ailleurs, la volonté de maintenir le stade dans la ville est en termes d'aménagement du territoire, un élément positif. Tout en permettant de maintenir la pluralité des fonctions urbaines, ce choix d'urbanisme favorise une densification urbaine en évitant l'extension de la ville sur l'espace naturel et agricole. En cela, il répond à des orientations majeures du Grenelle de l'Environnement.


Jean-Michel Bérard