

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

Service DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 28 SEP. 2011

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de réaménagement et de modernisation du stade Bollaert à Lens

Réf: DAT TA2011-07-29-136 (DAT 11-0935)
Copie : Préfecture du Nord ; ARS ; DDTM 59

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de réaménagement et de modernisation du stade Bollaert à Lens est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de juillet 2011 de l'étude d'impact, transmise le 29 juillet 2011.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais et de l'Agence Régionale de Santé du Nord - Pas-de-Calais.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la restructuration du stade Bollaert, rendue obligatoire par les normes de la Ligue Professionnelle de Football (LFP). Par ailleurs, le stade est retenu parmi les 12 stades qui hébergeront l'UEFA EURO 2016 et les travaux prévus sont nécessaires pour répondre aux prescriptions du cahier des charges EURO 2016. La restructuration comprend :

- l'extension vers l'arrière de la tribune Lepagnot pour accueillir des salons VIP ;
- la démolition et la reconstruction de la tribune Xercès avec augmentation de l'effectif (passage de 8 700 places à 13 757 places), la création d'espaces de convivialité pour le grand public et d'un espace d'accueil VIP au niveau des loges ;
- l'amélioration des espaces grand public des tribunes Trannin et Delacourt ;
- l'harmonisation des façades ;
- la création d'une nouvelle toiture couvrant la totalité des places ;
- la réorganisation des contrôles d'accès et l'aménagement du parvis ;
- la mise aux normes des sanitaires.

Les capacités du stade passeront de 41 233 spectateurs à 43 676 spectateurs après réaménagement.

Le stade sera aménagé pour accueillir différents types de spectacles tels des concerts ou des événements sportifs.

2. Qualité de l'étude d'impact :

- **Résumé non technique (§ III de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Le résumé de l'étude d'impact est présenté sous la forme d'un tableau synthétique reprenant pour chaque thématique environnementale un état initial, les impacts du projet et les mesures envisagées.

Les éléments de présentation du projet permettent une bonne prise de connaissance par le public de la nature des aménagements envisagés.

Cependant, les éléments de présentation des impacts relatifs aux enjeux de la préservation des ressources en eau et du cadre de vie pourraient être plus complets pour appréhender pleinement les effets du projet.

- **État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

Biodiversité

Un état initial du site, destiné à la prise en compte « des richesses naturelles » (art. R.122-3 CE), a été réalisé.

Le projet se trouve en dehors de tout périmètre de protection ou d'inventaire réglementaire. La carte de la page B-31 indique que le site ne se trouve pas sur des corridors écologiques.

L'environnement urbain du projet limite l'intérêt biodiversitaire du site et les aménagements envisagés se trouvent presque exclusivement sur des surfaces déjà imperméabilisées.

Cette absence de diagnostic écologique du site et de prospections spécifiques sur la zone d'étude qui auraient pu permettre d'identifier une éventuelle biodiversité aurait mérité une justification dans le dossier d'étude d'impact.

L'analyse des incidences du projet sur la faune, la flore et la biodiversité dans son ensemble est adaptée à la nature du projet et aux enjeux du site. Hormis les 153 arbres abattus qui seront compensés par la plantation de 153 nouveaux arbres, il n'est pas attendu d'impact du projet sur la biodiversité.

Le projet soumis à étude d'impact donne lieu à étude des incidences au titre de Natura 2000, en application de l'article R.414-19 du code de l'environnement. Cette étude vise à démontrer l'absence d'incidence du projet sur les espèces et habitats d'intérêt communautaire.

En l'absence d'enjeu écologique du site (absence d'espèces et d'habitats d'intérêt communautaire, absence de lien fonctionnel entre le site et les sites Natura 2000, éloignement du site Natura 2000 : FR3100504 « pelouse métallicoles de la plaine de la Scarpe »), le projet n'est pas susceptible de porter atteinte aux sites Natura 2000 les plus proches.

Paysage et patrimoine

Le dossier ne contient pas d'étude paysagère. Le caractère exclusivement urbain et la préexistence de cet ouvrage limitent les incidences du réaménagement. En outre, les dispositions architecturales prévues dans le cadre de ce projet visent à améliorer l'intégration architecturale du stade.

Le site est concerné par les périmètres de protection des monuments historiques suivants :

- le monument à la mémoire d'Emile Basly ;
- les anciens bureaux de la Compagnie des mines et leur parc ;
- les monuments aux morts et leur square.

L'enjeu de préservation des monuments historiques aurait pu être traité de manière plus approfondie dans un chapitre spécifique à l'architecture et à l'urbanisme. Pour traiter ce volet, il est recommandé de prendre l'attache de l'architecte des bâtiments de France et d'intégrer ses recommandations à l'étude d'impact.

Eau

Le dossier présente les différentes nappes souterraines existantes sous le site (nappe de la craie Sénonien et Turonien, nappe du Cénomaniens, nappe du Houillier). Il est indiqué que la nappe de la craie est la nappe la plus importante et la plus exploitée pour la production d'eau potable et les autres usages. La vulnérabilité de cette ressource en eau au droit du site est précisée et expliquée par l'implantation du stade sur un substrat crayeux.

Il n'existe pas de captage d'eau potable à proximité du site. Cependant un captage se trouve en aval hydraulique à trois kilomètres au nord du site. Les données du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin Artois-Picardie (SDAGE) indiquent que la nappe souterraine risque de ne pas atteindre son objectif de bon état quantitatif et qualitatif pour 2015.

Cet aspect est illustré dans le dossier par le fait que la qualité des eaux des captages est mauvaise, en particulier pour les paramètres relatifs aux nitrates et aux pesticides.

La préservation de la nappe en phase de travaux et en phase d'exploitation constitue donc un enjeu important du projet.

S'agissant des eaux superficielles, il est précisé que la commune de Lens est drainée par la Glissoire, affluent de la Souchez, qui devient le canal de Lens et rejoint la Deûle à Billy-Berclau. L'eau de la Souchez est de qualité moyenne à bonne mais la qualité du canal de Lens est mauvaise. Il est également précisé que ces eaux superficielles subissent d'importantes pressions anthropiques liées aux activités domestiques, industrielles et agricoles.

Les données du diagnostic du SDAGE sont bien exploitées, en particulier pour le volet « eau souterraine ». Néanmoins, la prise en compte des différentes dispositions et orientations du SDAGE Artois Picardie n'apparaît pas dans l'état initial de l'environnement.

Le dossier indique que les surfaces imperméabilisées du site sont de l'ordre de 36 300m² de toitures et de 23 710m² de voiries. Il est précisé que la surface imperméabilisée totale passera de 55 640m² à 60 010m². Actuellement, les eaux pluviales du stade sont directement rejetées au réseau d'assainissement unitaire de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, sans traitement ni tamponnement.

Après les travaux, la gestion des eaux pluviales des ouvrages existants ne sera pas modifiée et seules les eaux pluviales des surfaces nouvellement imperméabilisées seront absorbées par une chaussée infiltrante située à l'arrière de la tribune Marek/Xercès. Cette disposition est conforme au SDAGE.

La réfection totale de la couverture du stade, qui représente plus de la moitié des surfaces imperméabilisées, aurait dû être l'occasion de repenser les modalités de gestion des eaux pluviales dans l'esprit du SDAGE. De surcroît, le caractère unitaire du réseau d'assainissement et les dysfonctionnements du réseau observés en période pluvieuse auraient dû conduire à mener une réflexion globale sur la gestion des eaux.

Dans le dossier, les besoins en eau sont estimés à 7 600 m³/an pour les eaux sanitaires, les eaux de nettoyage des locaux, l'arrosage du terrain et les moyens de secours. Cependant, le dossier ne précise pas s'il s'agit des besoins actuels ou futurs. Dans le second cas, il serait intéressant de comparer la situation avant et après travaux pour apprécier les effets positifs des mesures destinées à limiter la consommation en eau.

Ces mesures consistent en :

- la mise en oeuvre de chasses d'eau à double réservoir dans les salons VIP et des chasses d'eau automatiques temporisées pour les sanitaires du grand public ;
- la mise en place de robinets temporisés pour les lavabos ;
- la possible installation de cuves de récupération des eaux pluviales pour alimenter les sanitaires.

Il aurait été intéressant de quantifier les bénéfices de chaque mesure par rapport à des systèmes plus classiques.

Compte tenu de l'augmentation des surfaces imperméabilisées et des besoins importants en eau pour l'arrosage de la pelouse, il est souhaitable que la réutilisation des eaux pluviales soit une mesure effective du projet.

Le dossier estime aussi les débits maximaux des eaux usées à 6 100 m³/an. Or, cette donnée n'est pas assortie d'une information sur les capacités des réseaux d'assainissement et de la station d'épuration à collecter et à traiter les effluents. Étant donné l'importance des rejets, il est nécessaire d'estimer les débits instantanés maximaux des rejets. Cette donnée doit être croisée avec les débits instantanés maximaux que peuvent admettre les collecteurs d'assainissement et la station d'épuration sans occasionner de rejets vers le milieu naturel. Compte tenu des enjeux liés à la préservation de la qualité des eaux, cette étude de compatibilité est d'autant plus nécessaire que d'importants dysfonctionnements des réseaux d'assainissement sont observés dans le bassin minier en raison des effondrements miniers et de la vétusté des ouvrages. Ainsi des précisions sur les conditions de rejet des eaux usées sont nécessaires afin de justifier les modalités d'assainissement adoptées.

Déplacements

Le dossier présente la desserte de la commune. Cette desserte se compose d'un important réseau d'axes structurants tels les autoroutes A21 (rocade minière, 35 000 à 46 000 véhicules/jour), l'A1 (Lille-Paris, l'A26 (Calais-Reims, 17 000 véhicules/jour) et la RN 17 (Arras-Littoral).

Au sein de l'agglomération, l'ensemble des voiries (routes nationales et départementales) converge vers le centre de Lens ; seul le sud-ouest n'est pas en liaison directe avec le centre. Ce réseau en étoile a des répercussions sur le fonctionnement des principaux carrefours, saturés à l'heure actuelle (page B-12).

Le stade, situé en centre-ville, est facilement accessible par l'ensemble du réseau routier.

Dans le cadre du projet, une étude de l'état actuel de la circulation autour du stade a été réalisée en 2010. Cette étude prend en compte l'ensemble des modes de déplacement. Cependant, les données produites sans commentaire ni analyse ne sont pas exploitables.

En matière de transport collectif, la commune de Lens dispose d'une gare TER située sur un nœud ferroviaire (Hazebrouck-Arras, Lille-Lens, Valenciennes-Lens, Lille-DON-Lens) ; 147 TER et 19 TGV arrivent et partent de Lens chaque jour. La gare de Lens se situe à 1 km à l'est du stade. Il aurait été intéressant de préciser les amplitudes horaires de chaque ligne pour savoir si une desserte du stade en TER est envisageable. Le réseau de bus TADAO dessert la ville de Lens par 34 lignes régulières. Ce réseau est organisé en étoile autour de la gare routière.

Cependant, en l'absence d'éléments sur la localisation des arrêts par rapport du stade, les amplitudes horaires, les itinéraires, les fréquences, les taux d'occupation, il n'est pas possible d'apprécier la qualité actuelle de cette desserte.

Afin d'apprécier les effets du projet sur les déplacements et la circulation, le dossier intègre la synthèse d'une étude de trafic, réalisée en 2011. Or, les données de cette étude, qui présentent les comptages de véhicules sur les parkings, ne fournissent pas d'information sur le fonctionnement des carrefours (d'ores et déjà à saturation selon les informations de la page B-12) et sur les conditions de circulation les jours de match ou de concert. L'augmentation des capacités du stade et du nombre d'événements (5 concerts par an) va accentuer ces difficultés.

Pour autant, le projet présente des mesures et réflexions pour enclencher une dynamique générale d'amélioration de l'accessibilité. A cette fin, le RC Lens a entamé des démarches auprès de la SNCF pour accroître l'offre lors des grands événements au stade Bollaert (la gare est à 5 min à pied du stade).

Par ailleurs, une concertation avec le syndicat mixte des Transports Artois-Gohelle est prévue pour la mise en place d'une ligne de tramway dont 2 arrêts devraient desservir le stade Bollaert à l'horizon 2016 (environ 4 800 personnes seraient susceptibles de préférer le tram à la voiture. Une réflexion sera également entreprise avec le syndicat mixte des Transports sur la commercialisation d'un titre unique de transport multi-réseaux afin de promouvoir les déplacements en commun et les liaisons TER / réseaux urbains. Des tarifs préférentiels sur les billets d'accès au stade pourraient aussi être proposés aux spectateur se rendant au stade en transport en commun ou en mode de déplacement doux.

L'ensemble de ces mesures permettra d'influer sur la réduction du trafic automobile observé les soirs d'événements. L'intérêt de la réalisation effective de la ligne de Tramway et des arrêts correspondants est donc fort pour ce projet!

La question du stationnement est peu appréhendée malgré l'augmentation de la capacité d'accueil du nouveau stade, qui passe de 41 233 à 43 676 spectateurs. Le dossier précise simplement que le stationnement s'effectuera sur les parkings du stade et les voiries proches. Ces informations ne permettent pas de savoir si les stationnements existants seront suffisants. Les mesures envisagées pour gérer le stationnement lié à la fréquentation du stade gagneront à être évolutives, et adaptées si nécessaire. Une présentation de solutions cohérentes pour gérer cet aspect délicat de l'aménagement du site renforceront la présentation du projet.

Santé et cadre de vie

Environnement sonore

L'étude présente l'impact actuel et à venir des activités sur le site en termes d'émergence sonore, et compare les estimations avec les valeurs réglementaires.

Quatre points de mesure ont été retenus dans le voisinage de l'enceinte sportive : la résidence Bollaert (point n°1) ; la rue des Orchidées (point n°2) ; la rue des Cytises (point n°3) et le chemin Tassette (point n°9). Certains secteurs sont concernés par les voies de chemin de fer voisines et le trafic automobile. Il est donc probable qu'une diminution du bruit provenant de l'enceinte ait peu d'effet sur le niveau de bruit ambiant dans ces secteurs, sauf en cas de diminution du trafic ferroviaire pendant les périodes d'activité.

L'impact sonore d'un match de football

L'estimation des émergences sonores actuelles (page 17), réalisée dans le cadre de l'étude acoustique, démontre un fonctionnement non conforme de jour comme de nuit dans l'ensemble du voisinage de l'enceinte sportive.

L'estimation du niveau de bruit futur durant les matchs retient deux scénarios de fonctionnement : avec un taux d'occupation de 80 % (occurrence la plus fréquente) et avec 100 % d'occupation du public (hypothèse majorante). Il est important de rappeler que les calculs de propagation des niveaux de bruits ambiants présentent toujours des incertitudes.

S'agissant de l'estimation des émergences sonores pour une occupation de l'enceinte sportive à 80 %, seules les émergences sonores de nuit aux points 1 et 2, et de jour au point 9 seraient conformes aux dispositions réglementaires du code de la santé publique.

S'agissant de l'estimation des émergences sonores pour une occupation de l'enceinte sportive à 100 %, seule l'émergence sonore de nuit au point 1 serait conforme aux dispositions réglementaires du code de la santé publique.

Au vu de ces estimations, le réaménagement du stade aura pour conséquences :

- une amélioration du contexte sonore pour une partie des habitations riveraines, rue des Orchidées notamment (point de mesure n°2) ;
- des émergences sonores liées aux matchs de football, qui seront conformes pour un taux d'occupation inférieur à 80% et qui demeureront non conformes aux valeurs réglementaires à chaque point de mesure, pour un taux d'occupation du stade entre 80% de 100%.

Malgré l'amélioration du contexte sonore des habitations riveraines, il est regrettable que le projet ne comporte pas de dispositions (comme le renforcement acoustique des façades par exemple) de nature à rendre compatible les activités du stade avec la réglementation relative aux bruits.

L'impact sonore des concerts

La partie C de l'étude d'impact, réalisée par bureau d'études VÉRITAS, indique que l'ouvrage recevra moins de 3 concerts par an. Le rapport de mission acoustique, réalisé par le bureau d'études ACOUSTIQUE & CONSEIL indique, lui, que l'ouvrage pourra accueillir jusqu'à 5 concerts par an.

Une circulaire interministérielle en cours de rédaction viendra préciser les cas dans lesquels s'applique la réglementation du code de l'environnement relative aux établissements recevant du public et diffusant à titre habituel de la musique amplifiée.

En l'état actuel de la réglementation, les diffusions exceptionnelles de musique amplifiée (jusqu'à 3 ou 4 fois par an) n'appellent pas de remarques particulières. Au-delà des diffusions exceptionnelles, l'établissement sera soumis aux dispositions des articles R. 571-25 à 30 du code de l'environnement, relatives aux établissements ou locaux recevant du public et diffusant à titre habituel de la musique amplifiée.

Il aurait été pertinent d'analyser ce sujet dans l'étude d'impact et de présenter des mesures pour réduire l'impact sonore des concerts.

Qualité de l'air

Le projet, par les déplacements qu'il générera (transport automobile notamment), aura nécessairement un impact sur la qualité de l'air et la santé.

Étant donné la dégradation de la qualité de l'air à Lens et dans sa périphérie, des mesures étaient attendues dans le cadre de ce projet afin de limiter et compenser les impacts sur la pollution atmosphérique.

A cette fin, l'articulation du projet avec le Plan de Déplacements Urbains a été étudiée et l'accessibilité au site par les transports en commun est intégrée au dispositif de connexion et de maillage des différents réseaux de l'agglomération

Ainsi, l'ensemble des mesures visant à proposer une offre en transport en commun structurée ? cohérente avec les activités du stade? et des mesures incitatives détaillées dans le paragraphe « Déplacements » de cet avis, aura un impact bénéfique sur la pollution atmosphérique les soirs d'événements au stade Bollaert.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement (§ II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Le dossier ne contient pas de chapitre visant à justifier le projet et les techniques mises en oeuvre du point de vue des préoccupations d'environnement. Les justifications du projet sont essentiellement d'ordre sportif et portent sur la mise en conformité du stade avec les normes de la ligue professionnelle de football et de l'UEFA.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet (§ II-4° et II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Dans ce chapitre de l'étude d'impact, seules les sources bibliographiques et les études réalisées pour établir l'état initial du site sont évoquées. Aucun élément méthodologique relatif à l'évaluation des incidences n'est présenté.

3. Prise en compte effective de l'environnement :

• Aménagement du territoire

Le réaménagement sur place du stade Bollaert de Lens participe à la densification de la ville, et permet d'éviter la consommation d'espaces agricoles et naturels. Le maintien de la mixité des fonctions urbaines est assuré par la localisation du stade qui bénéficie de tous les équipements du centre-ville.

• Transports et déplacements

Dans le cadre du projet, les mesures envisagées pour favoriser le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture sont :

- la création d'itinéraires cyclables entre la gare et le stade ;
- l'accroissement de l'offre de TER lors des grands événements au stade Bollaert ;
- la mise en service d'une ligne de tramway avec 2 arrêts à proximité du stade à l'horizon 2016 ;
- l'octroi de tarifs préférentiels sur les billets d'accès au stade, conditionné à l'utilisation des transports en commun ou des modes de déplacement doux.

La présence du réseau de transports en commun à proximité immédiate du site, les perspectives de son développement (Tramway), associées à la mise en oeuvre des mesures présentées dans le dossier, sont de nature à orienter les spectateurs vers des modes de transport alternatifs à la voiture.

• Biodiversité

Les enjeux en la matière sont limités. Des aménagements d'espaces verts sont prévus. Dans le contexte exclusivement urbain du territoire, ils ne créeront pas de réelle plus-value écologique.

• Émissions de gaz à effet de serre

Le dossier précise que le stade sera équipé de deux nouvelles chaudières à gaz de 500 kW à 600 kW en complément des deux chaudières existantes de 620 kW. Ainsi, le projet engendrera une augmentation de la consommation de combustibles fossiles et une émission supplémentaire de gaz à effet de serre, ce qui va à l'encontre des orientations des lois Grenelle. L'importance des surfaces imperméabilisées (toitures et parking) aurait pu être l'occasion d'intégrer dans le projet l'installation de panneaux photovoltaïques pour compenser les émissions de gaz à effet de serre du stade.

En phase de chantier, une gestion in situ des déblais/remblais et un recyclage des matériaux de déconstruction permettraient de réduire les déplacements et les émissions polluantes. Cette mesure pourrait être complétée de dispositions favorisant le recours à des filières courtes d'approvisionnement, l'utilisation des modes de transports alternatifs (utilisation du canal de Lens) et des matériaux locaux pour limiter les émissions de gaz à effet de serre.

S'agissant des émissions dues aux déplacements, la localisation du projet (contexte urbain et proximité des transports en commun) et les mesures envisagées (itinéraire modes doux, tramway, offre combinée match-titre de transport) sont intéressants et devraient permettre le report vers les modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière.

- **Environnement et Santé**

En matière de bruit, la couverture totale des tribunes et la fermeture partielle des virages de ces dernières vont contribuer à améliorer le cadre de vie de certaines habitations. Toutefois, les émergences sonores restent encore supérieures aux valeurs réglementaires dans certains secteurs. Il aurait été intéressant que le projet prévoit des dispositions compensatoires supplémentaires pour atténuer les nuisances sonores dans le voisinage du stade.

Afin de limiter les émissions polluantes issues du trafic automobile, des mesures sont prévues qui consistent en l'incitation à l'usage des transports en commun et en l'aménagement de liaisons douces.

Ces mesures auraient mérité d'être étendues à l'ouvrage lui-même en envisageant par exemple l'installation d'une isolation renforcée ou l'utilisation d'énergie renouvelable faiblement émettrice de polluants en lieu et place des chaudières à gaz.

- **Gestion de l'eau**

La gestion de l'eau de ruissellement pour les surfaces imperméabilisées non modifiées demeure inchangée dans le cadre du projet. Elle consiste au rejet direct vers le réseau d'assainissement unitaire. Pour les nouvelles surfaces imperméabilisées, la gestion des eaux pluviales est prévue par infiltration.

Le réaménagement global du stade (hors parking) aurait dû permettre de reconsidérer l'ensemble des modalités de gestion des eaux de ruissellement, au regard du dysfonctionnement des réseaux d'assainissement, des enjeux de préservation des ressources en eau et des dispositions du SDAGE Artois-Picardie (infiltration notamment).

A ce titre, la récupération et la réutilisation de l'eau de pluie pour les besoins sanitaires et l'arrosage de la pelouse devraient être intégrées au plan de gestion des eaux du site.

Par ailleurs, il aurait été utile de connaître la compatibilité des rejets d'eaux usées générés par le projet avec les capacités du système d'assainissement à collecter et à traiter ces effluents dans de bonnes conditions.

4. CONCLUSION :

Le résumé non technique reflète le contenu de l'étude d'impact et permet une bonne prise de connaissance du projet par le public.

L'état des lieux du volet « eau » aurait pu utilement exploiter les dispositions du SDAGE Artois-Picardie. Il aurait été intéressant de revoir globalement les modalités de gestion des eaux de ruissellement au regard de ces dispositions et des enjeux du territoire en matière de préservation des ressources en eau.

La réutilisation des eaux pluviales pour le fonctionnement du site serait une mesure particulièrement intéressante.

L'analyse des incidences du projet ne permet pas de vérifier la compatibilité des rejets avec les capacités des réseaux d'assainissement et de la station d'épuration à traiter dans de bonnes conditions les effluents.

Sur le plan des nuisances sonores, le projet apportera une amélioration pour certaines habitations riveraines, rue des Orchidées notamment. Néanmoins, le niveau des émergences sonores liées aux matchs de football demeurera non conforme aux valeurs réglementaires dans les scénarios d'occupation de 80% ou de 100% du stade pour les autres points de mesure retenus. Le projet devrait proposer des dispositions compensatoires permettant d'atténuer les émergences sonores chez les riverains.

Le thème des déplacements est bien traité s'agissant de l'offre de transports en commun. En revanche, des éléments relatifs au fonctionnement actuel et futur des carrefours et aux conditions de circulation les jours de match devraient être communiqués. En effet, les carrefours du centre-ville connaissent d'ores et déjà des dysfonctionnements (saturation) qui seront accentués par l'augmentation du nombre d'événements et des capacités du stade.

Dans son volet relatif à l'énergie, le projet prévoit l'installation de deux nouvelles chaudières au gaz ; il aurait été intéressant d'envisager l'implantation d'une centrale photovoltaïque sur les nouvelles surfaces imperméabilisées afin de compenser les émissions de gaz à effet de serre du stade.

La prise en compte de ces recommandations permettrait de renforcer la prise en compte des enjeux environnementaux et énergétiques dans la justification du projet.

Pour le préfet et par délégation,
Le directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



Michel Pascal