

LE PREFET,

Orléans, le 14 MARS 2014

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Construction d'un équipement plurifonctionnel, culturel et sportif
sur la commune de Chartres (28)
Dossier de Permis de Construire

I – Contexte et présentation du projet

Ce projet de construction d'un équipement, destiné à la fois à des activités culturelles et sportives, se situe sur le territoire communal de Chartres, à l'ouest du centre historique, en limite de commune de Mainvilliers. Implanté à proximité immédiate des voies ferrées et sur d'anciens ateliers appartenant à la SNCF ou à RFF, il est intégralement situé dans la zone d'aménagement concerté ZAC « Pôle gare » lancé par la ville de Chartres qui souhaite requalifier et recomposer le quartier de la gare pour renforcer son attractivité et résoudre les dysfonctionnements de circulation à ses abords.

Il s'agit d'équiper l'agglomération chartraine d'une structure polyvalente, répondant à la fois au besoin, non satisfait localement de manière adaptée¹, en salle de spectacle et en équipement sportif de grande capacité.

Le présent avis est rendu sur la base du dossier de permis de construire, réputé complet et définitif et notamment d'une étude d'impact.

L'avis de l'autorité environnementale porte à ce stade sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet. Il ne préjuge en rien de l'opportunité du projet.

II - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

De par la nature du projet, les enjeux environnementaux les plus forts s'articulent autour de :

- les infrastructures et les déplacements ;
- le patrimoine et les paysages ;
- le bruit et la qualité de l'air.

¹ La salle Chichester du complexe Chartexpo peut recevoir entre 3 500 et 5 000 personnes, mais présente, notamment pour son acoustique et sa modularité, des conditions d'accueil de hall d'exposition.

III - Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales. La définition des aires d'études pour chaque thématique et les raisons de leur choix sont explicitées en préambule à l'état initial.

III-1 Description du projet

L'étude d'impact présente de manière détaillée l'ensemble du projet qui consiste en la réalisation d'un équipement à vocations multiples, haut de moins de 17 mètres au dessus du terrain naturel, sur une emprise foncière de 1,5 hectare environ à la hauteur du pont Casanova, marquant une des entrées de ville ouest de la ville de Chartres et à proximité immédiate de la gare SNCF (à moins de 500 m). Il vise, par son insertion dans la topographie générale du site, à réunir visuellement la commune de Mainvilliers au centre-ville de Chartres.

Le dossier précise que :

- Le bâtiment, de forme courbe et conçu pour être un élément paysager, sera accessible depuis sa grande esplanade, jusque sur le bord de sa toiture qui sera aménagée en grand jardin bordé d'un belvédère. Sa façade principale sera ouverte sur la cathédrale. La grande esplanade sera une interface entre le pont Casanova, la future gare routière et la future passerelle qui enjambera les voies ferrées.
- La volumétrie du bâtiment, sur quatre niveaux, permettra un accès différencié des flux de populations (administration/logistique/acteurs/sportifs/grand-public/VIP/promeneurs), accessible pour tous de plain-pied.
- La façade, rideau vitré, sera tournée vers le centre-ville de Chartres et formera une grande courbe cristalline suspendue à la charpente. Les autres façades seront recouvertes de gabions en silex de teinte beige, de manière à représenter une texture et une tonalité répandue localement. La toiture dont la forme s'abaisse en partie Est formera tour à tour un parvis qui mènera au hall, un jardin fleuri et une promenade en belvédère.
- La salle principale permettra l'accueil de différentes manifestations sportives de haut niveau (hand-ball et basket-ball) avec environ 3 800 places assises et pourra également accueillir des concerts-spectacles de grande ampleur en offrant une capacité maximale de 5 880 places assises et debout. Elle sera composée d'un plateau technique, de gradins modulaires, d'un gril technique², et de locaux annexes³ destinés aux sportifs, artistes et organisateurs.
- Une salle d'une capacité de l'ordre de 600 personnes/debout permettra l'organisation de réception. Une salle d'échauffement et un local de stockage viendront compléter cet aménagement.

L'ensemble des éléments fournis permet au lecteur une bonne appropriation du projet et d'apprécier les efforts d'une recherche, dès la conception, d'une insertion optimale de cet équipement dans un environnement urbain aux multiples enjeux.

III-2 Description de l'état initial

L'étude d'impact recense de manière adaptée l'ensemble des enjeux environnementaux appuyé par une série de cartographies et de tableaux globalement pertinents et de bonne définition.

2 Espace accueillant les panneaux vidéos, les tentures, les éclairages scénographiques...

3 Vestiaires, infirmerie, loges d'artistes, salles de musculation...

Les infrastructures et les déplacements

L'état initial de l'étude d'impact, de bonne qualité, rappelle convenablement le contexte des déplacements autour du site du projet situé à proximité immédiate des gares ferroviaire et routière de Chartres. Le trafic associé et les difficultés de fonctionnement existantes au droit de la zone d'étude sont ainsi présentés :

- Le très fort trafic, notamment aux heures de pointe (environ 1 200 véhicules/heure), sur la rue Danièle Casanova qui dessert la parcelle du projet ;
- La présence d'une offre de stationnement à proximité de la gare, insuffisante en regard des flux ;
- L'existence de lignes régulières du réseau départemental de bus qui desservent la gare routière de Chartres auxquelles s'ajoutent les lignes de dessertes spécifiques de la gare SNCF, celles du réseau urbain chartrain et ses navettes scolaires générant de nombreux échanges ;
- Les cheminements piéton, qui s'ils sont structurés dans la ZAC « Pôle gare » et le centre ville de Chartres, restent le plus souvent des trottoirs non aménagés, en bord de chaussée, aux abords du site du projet.

Le site est actuellement peu propice aux déplacements et au stationnement des voitures qui saturent le réseau.

Le patrimoine et les paysages

L'inscription de la cathédrale Notre-Dame de Chartres sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO et sa Déclaration de Valeur Universelle Exceptionnelle sont correctement abordées. Toutefois le dossier ne fait pas mention de l'existence de la Directive paysagère de protection des vues sur la cathédrale de Chartres⁴ (à courte, moyenne et longue distance) et de ses dispositions. Il aurait mérité de rappeler que le site interfère avec les faisceaux 8 et 11 de l'entité paysagère n°1 « noyau urbain » de la directive. L'objectif à respecter au sein de cette entité est la conservation de la silhouette puissante, sans concurrence sur l'horizon, de la cathédrale émergeant du socle urbain.

Le dossier évalue néanmoins correctement les enjeux patrimoniaux et paysager du site.

Le bruit et la qualité de l'air

Le bruit

L'état initial rappelle correctement les différentes sources des nuisances sonores impactant le site :

- la rue Danièle Casanova ;
- la rue du Faubourg Saint Jean ;
- la voie ferrée.

Toutefois le dossier ne présente aucune description du voisinage (localisation des tiers, éloignement, nombre de riverains).

Une estimation du bruit résiduel a été réalisée en décembre 2012, sur 12 h à partir d'une seule mesure des niveaux sonores sur le site. Les valeurs moyennes retenues, représentatives du bruit de fond, de 40,5 dB(A) de jour et 37,5 dB(A) de nuit, traduisent un environnement acoustique très calme.

4 Cette Directive a été élaborée en 2004, mais n'a jamais été approuvée.

L'analyse du bruit résiduel (page 33), faite à partir d'une seule série de mesures, sans précision sur la hauteur de mesurage et la lecture de l'unique chronogramme ne permet pas de s'assurer, au regard notamment des études réalisées pour la création de la ZAC « pôle Gare », d'une description de l'état initial totalement satisfaisante. De plus les conclusions (page 34) d'un environnement acoustique qualifié de « très calme » ne sont pas reprises dans le tableau de synthèse (page 38) où l'ambiance sonore est qualifiée de « modérée ».

La qualité de l'air

L'étude mentionne le schéma régional climat air énergie (SRCAE) avec ses objectifs quantitatifs et qualitatifs et considère qu'elle répond aux orientations prescrites.

La qualité de l'air est présentée, pour partie, à partir de données de 2009/2010, et pour partie, à partir de l'étude de la qualité de l'air réalisée dans le cadre du projet d'aménagement du « pôle gare » à partir de données de 2011. Une cohérence sur la période des données aurait été appréciable, d'autant que les données existent.

III-3 Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire des effets négatifs importants et, si possible, y remédier

Les infrastructures et les déplacements

Le projet s'appuie notamment sur la création d'un parking de capacité importante là où l'offre est actuellement très limitée. Cet équipement est prévu pour répondre aux besoins de stationnement de ce nouvel équipement. Toutefois, la réalisation de ce parking, ultérieure à la mise en service de l'équipement plitifonctionnel ne permet pas d'assurer qu'à l'ouverture du projet toutes les structures nécessaires au stationnement des véhicules légers seront disponibles. Un plan de gestion du trafic et du stationnement en phase transitoire aurait permis de rechercher des solutions alternatives assurant du moindre impact de nuisances dans ce domaine, surtout lors de manifestation exceptionnelles.

Le projet prévoit un flux d'environ 1900 véhicules lors des manifestations les plus importantes, qui viendra s'ajouter à la circulation locale une heure après l'heure de pointe. La capacité du réseau routier à absorber ce flux et les sorties de parkings (risque de congestion à l'intérieur d'une enceinte confinée) devraient être abordées dans cette étude d'impact.

La circulation et le stationnement des autobus ne sont pas précisés (notamment pour identifier le trajet des supporteurs, possible cause de nuisances sonores).

Par ailleurs, en dehors de la future plate-forme du « Pôle gare », la circulation des piétons semble insuffisamment prise en compte aux abords immédiats de la salle. Le dossier ne permet pas de juger si autour du site et le long des voiries existantes, les trottoirs ou espaces réservés aux piétons sont correctement dimensionnés pour accueillir des flux importants de spectateurs en provenance notamment du centre ville.

Le patrimoine et les paysages

Le projet intègre correctement l'axe de vue sur la cathédrale de Chartres. L'étude d'impact démontre que cette intégration est le résultat d'un parti architectural travaillé dans le sens d'une insertion douce dans le tissu urbain existant, cherchant une forme qui ne vient pas occulter la vision proche de la cathédrale. D'une hauteur de 17 mètres soit 158,60 m NGF l'équipement s'inscrit dans l'enveloppe du tissu existant qu'il veuille à ne pas dépasser. Sa forme allongée vise à conserver une linéarité. Depuis le belvédère situé sur sa toiture et ouvert au public, le bâtiment offrira des vues sur la cathédrale.

Le bruit et la qualité de l'air

Le bruit

Dès la phase de conception, certaines dispositions constructives sont prévues pour protéger le voisinage : aucun équipement technique en toiture, local groupe froid et entrée du public en façade « voies SNCF », zone logistique/ aire de livraison au niveau n-1 (p. 65). Cependant, les sources de bruit potentielles ne sont pas quantifiées ni localisées.

Les solutions retenues pour assurer l'isolement et la correction acoustiques des locaux sont listées de manière sommaire et sans argumentation technique (p. 65). Le bureau d'études prévoit de réaliser des mesures d'isolement vis-à-vis du voisinage à l'issue des travaux « *afin de quantifier définitivement, les niveaux sonores maximaux admissibles dans les salles* » (p. 32), tout en limitant le niveau moyen sonore à 105 dB(A) lors des spectacles dans la salle, afin de respecter la réglementation en vigueur et préserver l'audition du public (p. 65). Il est regretté que l'étude ne fasse appel à aucune modélisation pour évaluer l'impact de la salle et définir les travaux à mettre en œuvre.

L'autorité environnementale rappelle qu'en application de l'article R571-29 du code de l'environnement, l'exploitant sera tenu d'établir une étude d'impact des nuisances sonores comportant les documents suivants :

- *l'étude acoustique ayant permis d'estimer les niveaux de pression acoustique, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des locaux, et sur le fondement de laquelle ont été effectués les travaux d'isolation acoustique nécessaires ;*
- *la description des dispositions prises pour limiter le niveau sonore et les émergences aux valeurs fixées par le décret, notamment par des travaux d'isolation phonique et/ou l'installation d'un limiteur de pression acoustique.*

La qualité de l'air

Le dossier de la « ZAC pôle gare » envisageait un raccord au réseau de chauffage urbain pour les nouvelles constructions qui devait aller dans le sens de la limitation des rejets de CO₂. Cette solution n'est toutefois pas mise en œuvre pour cet équipement.

L'étude d'impact aborde de manière très générale les incidences de la qualité de l'air sur la santé. Elle ne présente aucune analyse au regard des éléments issus de l'étude initiale de la qualité de l'air aux abords du site du « pôle gare » alors qu'elle souligne (page 14) que la source principale de pollution ou d'altération de la qualité de l'air est liée au trafic routier.

IV - Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet :

Phase chantier

Les mesures de chantier usuelles pour éviter les risques de pollution, notamment des eaux ou limiter les nuisances sont correctement indiquées dans le dossier et des prescriptions appropriées sont prévues (désignation d'un responsable du trafic, délimitation close de l'emprise du chantier, installation de dispositifs de rétention d'eau, installation de centrales d'enrobés sur plate-forme étanche, etc.).

La gestion des déchets de déconstruction est correctement prévue et les filières de traitement de ceux ci précisées.

Il est indiqué dans le dossier que les travaux préparatoires (démolition, dépollution, fouilles archéologiques) devraient durer 6 mois et que la construction s'étalera sur deux ans.

L'étude d'impact n'indique pas si le chantier pourrait avoir lieu en dehors des heures ouvrables, ce qui aggraverait les conséquences pour les riverains. Toutefois afin de prendre en

considération les besoins des riverains, des médiateurs pourront être délégués par le maître d'ouvrage. Il apparaît, par ailleurs, souhaitable que le dossier de consultation des entreprises comporte une évaluation du risque de gêne ou de dommage vibratoire aux riverains, telle que préconisée dans le guide du centre national du bruit « Bruits de chantiers – missions incombant aux acteurs d'une opération de construction pour limiter les nuisances ».

L'étude relative aux approvisionnements en énergie du bâtiment aurait mérité d'être, au moins pour ses conclusions, intégrée à l'étude d'impact.

Insertion du projet dans son environnement

Effets cumulés

Les Installations Classées au titre de l'Environnement telles que la société Hydro Aluminium Extrusion Service sur la commune de Lucé et celle de Asahi Diamond Industrial Europe sur la commune de Chartres, tout comme le rejet d'un émissaire pluvial situé à Luisant sont correctement analysés au titre des projets à prendre en compte pour l'analyse des effets cumulés.

L'étude d'impact analyse de manière adaptée les effets cumulés avec la ZAC « Pôle gare » dans la phase finale des deux projets. Il aurait pu être pertinent de se pencher sur les plannings de réalisation des différentes composantes de la ZAC pour étudier les effets qui pourraient se cumuler en phase chantier (nuisance sonore, problème de trafic routier ou de stationnement...).

Risques technologiques

Les sols pollués ont été correctement identifiés dans l'état initial (p. 35) à partir d'un diagnostic environnemental du sous-sol réalisé en 2012 par le bureau d'étude BURGEAP. Toutefois les graphiques (page 36) représentant les zones concernées auxquelles il est fait référence dans le texte sont tellement petits qu'ils sont illisibles.

La présence notable d'hydrocarbure au droit de quatre zones du site est particulièrement mise en évidence et clairement précisée dans l'étude d'impact. Le volume de terres, impactées par cette pollution, présentant des teneurs supérieures au seuil des déchets inertes est globalement estimé à plus de 3 600 m³ sur l'ensemble du site.

Pour les autres matériaux, aucun dépassement des critères pour les déchets inertes n'a été mis en évidence à l'exception d'un dépassement de fluorures lixiviales sur un échantillon prélevé au droit du site de la SERNAM. L'étude d'impact précise que ce résultat devra être confirmé en fonction de l'aménagement de cette partie du site.

Le dossier précise, à juste titre, que toutes les terres polluées seront évacuées vers un centre de traitement adapté, par Chartres Aménagement, avant le commencement des travaux.

Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le dossier démontre que le projet s'intègre correctement dans les orientations générales du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération chartraine. La densification urbaine autour des gares et haltes ferroviaires du territoire et en particulier autour du futur pôle multimodal de Chartres répondent aux objectifs du plan de déplacement urbain (PDU) qui promeut également la maîtrise des flux motorisés, le développement des modes de déplacements doux, l'amélioration de l'organisation et de la performance des réseaux de transport collectif.

Le projet est inscrit en zone urbanisée (UAc) au plan local de l'urbanisme (PLU) de la ville de Chartres. Néanmoins, au vu des contraintes de ce secteur qui conditionnent l'implantation des

constructions, la hauteur et/ou l'emprise au sol des bâtis, une adaptation du PLU est nécessaire et une procédure de modification est en cours, permettant ainsi l'accueil d'équipement à vocation publique sur ce secteur.

V-Résumé non technique

Le résumé non technique donne une information rapide et complète sur le projet. Lisible, clair, il expose convenablement les raisons des choix retenus et les différentes problématiques environnementales. Il manque toutefois d'illustrations et de cartographies qui auraient permis de faciliter la compréhension par le lecteur des différents enjeux et contraintes inhérentes au projet.

VI-Conclusion

L'étude d'impact du permis de construire de l'équipement plurifonctionnel est globalement de bonne qualité même si l'analyse en termes de bruit et de qualité de l'air est perfectible.

Les enjeux patrimoniaux et paysagers du site sont bien pris en compte dans l'étude d'impact qui intègre très correctement le lien spécifique de la cathédrale proche avec son environnement immédiat.



Pierre-Etienne BISCH

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale en fonction de leur importance vis-à-vis du projet :

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	L	+	Milieu urbain très minéral et pauvre du point de vue biodiversité. Aucun arbre remarquable n'a été identifié dans le cadre du diagnostic du PLU sur le site.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	L	+	Le site Natura 2000 le plus proche est la « vallée de l'Eure de Maintenon à Anet » qui se situe à 1,8 km du projet. Celui ci n'aura aucune incidence sur l'état de conservation du site Natura 2000.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	NC	0	Projet de centre ville.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité Prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	L	+	Le site du projet s'insère dans un talweg qui abrite le cours du Couason qui a été canalisé et enterré. Le dossier fera l'objet d'un dossier « Loi sur l'eau ». Le projet est en dehors de toute zone inondable.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	E	+	Aucun périmètre de captage d'eau potable concerné par le site du projet.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	E	+	Un dossier joint au PC analyse les différents types d'approvisionnement en énergie. Il signale (page 4) que le raccordement au réseau de chauffage de la ville ne peut pas être envisagé pour ce projet. Il conclut au choix de l'utilisation de chaudière gaz à condensation.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement	E	+	Le projet utilise au maximum l'éclairage et la captation de la chaleur naturelle, il s'insère à proximité immédiate de lieu de convergence de flux de transport visant à limiter l'utilisation des véhicules légers.
Sols (pollutions)	L	++	Cf. Corps de l'avis.
Air (pollutions)	E	++	Cf. Corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	L	+	Aléa retrait/gonflement des argiles faible à moyen. Le résumé prévoit des mesures pour cet aléa qui ne sont pas signalées dans le dossier et a priori pas nécessaires. Bien qu'en sensibilité forte aux remontées de nappe, aucune inondation n'a pu être observée sur le site au cours de ces dernières années. Une autorisation temporaire de rabattement de nappe sera sollicitée avant le début des travaux (P56) pour la réalisation des fondations.
Risques technologiques	L	++	Liés au transport de matières dangereuses par voies ferrées. Le site ICPE le plus proche se situe à 800 m du projet. Cf. Corps de l'avis pour la pollution des sols.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	L	+	Déchets gérés par Chartres métropole. Le dossier aurait mérité de préciser les mesures qui seront mises en œuvre lors de grandes manifestations pour faire face à l'augmentation probable de déchets sur les espaces communs.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	+	Pas de consommation d'espace agricole ou naturel.
Patrimoine architectural, historique	E	++	Cf. Corps de l'avis.
Paysages	E	++	Cf. Corps de l'avis.
Odeurs	Abs	0	Le projet n'est pas susceptible d'émettre des odeurs.
Émissions lumineuses	L	+	L'éclairage urbain est qualifié d'adapté dans l'étude d'impact. Le dossier précise que le bâtiment respectera l'arrêté du 25 janvier 2013 afin de limiter les nuisances lumineuses et les consommations d'énergie.
Trafic routier	E	++	Cf. Corps de l'avis.

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	E	++	Cf. Corps de l'avis.
Sécurité et salubrité publique	L	++	Le projet améliorera la sécurité des usagers du site.
Santé	L	+	Le projet est susceptible de conduire à une augmentation des polluants aux abords des sites sensibles (2 écoles).
Bruit	L	++	cf. corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	L	+	Le projet est inclus dans le zonage de présomption de prescription archéologique de la ville de Chartres. Il fera l'objet de diagnostic archéologique.

*** Étendue du territoire impacté**

E : ensemble du territoire

L : localement

NC : non concerné

ABS : absence d'informations

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné