

PREFET DE LA REGION CENTRI-VAL DE LOIRE

**Le Préfet,**

Orléans, le 16 OCT. 2015

*Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement*

*Service Évaluation, Énergie, Valorisation de la Connaissance  
Département Appui à l'Autorité Environnementale*

Nos réf. : 2015-1127

Vos réf. : affaire suivie par Aurélie GUYOT-LEMOINE (service instruction droit du sol)  
votre courrier du 13 août 2015

Affaire suivie par : Thierry NAIZOT

Tél. 02 36 17 46 31 – Fax : 02 36 17 46 87

Courriel : daae.seevac.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Président,

Par courrier du 13 août 2015, vous m'avez saisi en ma qualité d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement – autorité environnementale – pour avis sur le dossier de permis de construire d'un équipement pluri-fonctionnel culturel et sportif à Chartres (28).

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis de l'autorité environnementale.

Cet avis devra être mis à la disposition du public par voie électronique sur votre site Internet et joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération .

Pour le Préfet de région  
et par délégation,  
le Secrétaire Général  
des services de la région

Claude FLEURYAUX

**Monsieur Jean-Pierre GEORGES**  
**Président de Chartres métropole**  
**Député d'Eure-et-Loir**  
**Maire de Chartres**  
**Hôtel de Ville**  
**Place des Halles**  
**28000 Chartres**



PREFET DE LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Le Préfet,

Orléans, le 16 OCT. 2015

**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 consiste en la réalisation d'un équipement destiné à l'accueil de manifestations sportives et culturelles sur le territoire communal de Chartres, à l'ouest du centre historique, en limite de commune de Mainvilliers. Implanté à proximité immédiate du pont Daniele Casanova et des voies ferrées ainsi que sur d'anciens ateliers appartenant à la SNCF ou au réseau ferré de France (RFF), il est intégralement situé dans la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Pôle gare » lancée 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 en salle de spectacle et en équipement sportif de grande capacité. L'établissement est susceptible d'accueillir jusqu'à 5 880 personnes.

Le projet de construction de cet équipement relève du régime prévu à l'article R.122-2 du code de l'environnement et doit, à ce titre, faire l'objet d'une étude d'impact.

Pour tous les projets soumis à étude d'impact, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement désignée par la réglementation, dite « *autorité environnementale* », doit donner son avis, qui est mis à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Le présent avis est rendu sur la base du dossier de permis de construire relatif au projet, réputé complet et définitif, et notamment de l'étude d'impact qu'il comporte. Cette étude d'impact est quasi identique à celle fournie lors de la précédente demande de permis de construire déposée le 21 janvier 2014. Il s'agit du même projet. L'autorité environnementale a émis un avis en date du 14 mars 2014 et qui est annexé au présent document.

## **II. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale du 14 mars 2014 relevait que les enjeux les plus forts portaient sur les infrastructures et les déplacements, le patrimoine et le paysage, le bruit et la qualité de l'air.

Le dossier montre, à la lecture des documents fournis, un projet qui a été affiné avec des caractéristiques qui ont été précisées.

## **III. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet**

### **Les infrastructures et les déplacements**

La construction du complexe sportif et culturel est intégrée au projet de la ZAC « pôle gare » de la ville de Chartres. Ce projet de requalification du quartier de la gare vise, entre autres, à résoudre les dysfonctionnements de circulation du quartier avec un très fort trafic, notamment aux heures de pointes, sur les voies d'accès Danièle Casanova et du faubourg Saint Jean qui desservent l'équipement pluri-fonctionnel.

L'impact du complexe sportif et culturel en termes de circulation et de transports est lié aux aménagements prévus de la ZAC, ce qui nécessite de prévoir exactement la coordination et le phasage des deux projets. Une note jointe au dossier mentionne que la voie nouvelle (de nature à faciliter la desserte de l'équipement) devant relier le faubourg Saint-Jean à la rue Danièle Casanova sera réalisée en liaison avec les travaux du complexe. Il est recommandé que cette voie puisse être réalisée avant la mise en service de l'équipement.

Le dossier prend correctement en compte la capacité d'accueil de l'établissement (6 000 personnes) ainsi que les flux importants de véhicules qu'occasionnera la desserte du site au début et à la fin des manifestations qui y seront organisées. Une offre de stationnement conséquente est prévue, avec la construction du futur parking souterrain de la gare de 2 000 places qui serait susceptible d'accueillir les spectateurs motorisés estimés (1 900 véhicules) si elle n'était destinée qu'à cet usage particulier.

Cette offre assure également les besoins de la gare, de la plate-forme multimodale, des activités et des bureaux du projet pôle gare. Le dossier précise qu'une offre supplémentaire de 3 000 places est disponible dans un rayon d'un kilomètre autour de l'établissement et qui semble pouvoir répondre aux besoins identifiés. Cependant, le dossier aurait pu apporter des précisions sur la gestion opérationnelle des parkings lors des manifestations importantes durant les périodes d'utilisation concomitante et proposer la mise au point d'un plan de gestion du stationnement.

Il est estimé dans l'étude d'impact qu'environ 1 200 spectateurs seront susceptibles d'utiliser les modes de déplacement doux pour se rendre aux manifestations proposées. Les circulations piétonnes et cyclistes aux abords du complexe culturel et sportif auraient pu faire l'objet d'une analyse approfondie de manière à proposer des trottoirs et espaces réservés dimensionnés de manière adéquate pour assurer l'accueil des flux importants de spectateurs.

Le dossier aurait pu mentionner quels parcs et nombre de stationnements cyclistes étaient envisagés. L'étude aurait pu également préciser si la passerelle piétonne envisagée au dessus des voies SNCF pour lier la partie nord et sud sera opérationnelle lors de la mise en exploitation de l'équipement et si son

dimensionnement permettait d'accueillir les flux en provenance de la gare et du centre-ville.

L'étude aurait utilement pu adjoindre des informations concernant la circulation et le stationnement prévus des bus et cars au voisinage du site.

Des précisions sur les caractéristiques des carrefours et des voies qui seront réaménagés dans le cadre de la ZAC auraient permis d'apprécier si la sécurité des usagers les plus vulnérables était correctement garantie.

#### Le patrimoine et le paysage

Le dossier présente correctement des prises de vue présentant les perspectives d'insertion du bâtiment dans son environnement proche et lointain et, notamment vers et à partir de la cathédrale de Chartres, inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité. Il montre que la qualité des vues sur la cathédrale est préservée.

Les aspects extérieurs du bâtiment (façades recouvertes de gabions de silex et des menuiseries en aluminium laqué gris) sont conçues, judicieusement, pour s'intégrer à l'espace minéral et rappeler les tonalités chartraines. L'espace vert de la toiture-terrasse qui s'inspire des sillons beaucerons fait l'objet d'un traitement paysager soigné pour une insertion qualifiée, correctement, de douce avec la combinaison de différents types de végétaux qui produiront un effet changeant au cours des saisons et des floraisons.

#### Le bruit et la qualité de l'air

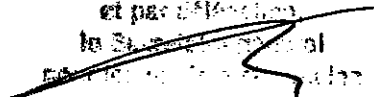
Si le dossier retient, à juste titre, les effets potentiels du projet liés au bruit et à la pollution atmosphérique, il aurait pu développer davantage les impacts sonores attendus du projet ainsi que les nuisances que celui-ci induira par l'augmentation du trafic routier (bruit et pollution atmosphérique). Les nuisances sonores liées au rassemblement des spectateurs devant l'établissement auraient pu également être approfondies.

#### **IV. Conclusion**

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité.

Les observations qui avaient été formulées dans l'avis du 14 mars 2014 annexé restent globalement d'actualité, en particulier pour ce qui concerne le bruit et la qualité de l'air.

Une plus ample description du phasage de réalisation de la ZAC « pôle gare » et de l'équipement pluri-fonctionnel ainsi que de la gestion des diverses étapes particulièrement pour la gestion des déplacements, des transports et des stationnements est recommandée.

Pour le Préfet de région  
et par délégation  
le Préfet de département  


Claude FLEUTIAUX

**ANNEXE :**

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DU 14 MARS 2014**



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PRÉFET,

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 adaptée<sup>1</sup>, 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.

<sup>1</sup> 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 technique<sup>2</sup>, et de locaux annexes<sup>3</sup> 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 Chartres<sup>4</sup> (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) ou 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 plutfonctionnel 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 veille 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 CO<sub>2</sub>. 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 m<sup>3</sup> 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 chartreuse. 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 (UAo) 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 Couasson 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