



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
Centre-Val de Loire
sur l'équipement plurifonctionnel culturel et sportif sur la
commune de Chartres (28)
Permis de construire**

n°20181123-28-0149

I. Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient, au IV de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le préfet de région comme autorité environnementale, les propositions d'avis relatifs aux études d'impact des projets sont désormais transmises aux missions régionales d'autorité environnementale.

En Centre-Val de Loire, cette dernière s'est réunie le 23 novembre 2018. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement d'un équipement plurifonctionnel culturel et sportif déposé par Chartres Métropole (28).

Étaient présents et ont délibéré : Étienne Lefebvre, Michel Badaire, Philippe Maubert.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

L'équipement plurifonctionnel culturel et sportif de Chartres Métropole relève du régime des projets prévu à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Il a été soumis à évaluation environnementale suite à une demande d'examen au cas par cas par arrêté préfectoral du 22 mai 2018.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'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 celles fournies lors des deux précédentes demandes de permis de construire, déposées en 2014 et 2015. Il s'agit du même projet, à la différence que la capacité d'accueil de la salle en configuration spectacle a été réduite : le nombre maximal de spectateurs est passé à 4 198 personnes, alors qu'il s'élevait à 5 880 personnes dans le précédent dossier. L'autorité environnementale a émis deux avis, en date du 14 mars 2014 et du 16 octobre 2015, qui sont annexés au présent document.

Il est à noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique.

L'autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

Enfin, une transmission de la réponse à la DREAL serait de nature à contribuer à

l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projet.

II. 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 Danièle Casanova et des voies ferrées ainsi que sur d'anciens ateliers appartenant à la SNCF ou à 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 4 198 spectateurs.

III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet d'aménagement de l'équipement plurifonctionnel culturel et sportif de Chartres Métropole ayant déjà fait l'objet de deux avis de l'autorité environnementale, le présent avis sera ciblé sur les enjeux qui ont motivé la décision de soumission à évaluation environnementale après examen au cas par cas, à savoir :

- le trafic routier, le stationnement, les déplacements et la sécurité routière ;
- le bruit ;
- la qualité de l'air ;

L'étude d'impact ayant été peu modifiée sur les autres thématiques environnementales par rapport aux deux précédents dossiers, les remarques formulées sur ces thématiques dans les précédents avis de l'autorité environnementale restent globalement d'actualité.

IV. Qualité de l'étude d'impact

IV 1. Qualité de la description du projet

La description du projet a été peu modifiée par rapport aux précédentes études d'impact. Le dossier fait clairement apparaître les capacités d'accueil de la salle en fonction des différentes configurations. Un paragraphe sur la fréquence prévisible des manifestations pouvant approcher la jauge maximale a judicieusement été ajouté. Cette description, claire et suffisamment précise, illustrée par des schémas et photo-montages, permet aisément au lecteur de s'appropriier le projet.

IV 2. Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales.

1) trafic routier, déplacements, stationnement et sécurité routière

L'état initial de l'étude d'impact présente, de manière claire et adaptée, le contexte des déplacements autour du projet, notamment la proximité de la gare routière et

ferroviaire, les stationnements existants (en ouvrage ou sur voirie), les transports collectifs et l'organisation des déplacements actifs. Le dossier fait référence, à juste titre, au plan de déplacements urbains de Chartres Métropole, approuvé le 10 février 2014. Cependant, les données issues de ce document (datant de 2005 et 2009) auraient mérité d'être actualisées pour un meilleur ajustement avec l'étude de trafic de 2017.

Par ailleurs, il aurait été opportun de vérifier, au vu de la circulation existante, si la zone du projet est soumise ou non à un caractère accidentogène et d'identifier les types d'usagers les plus concernés par ce risque.

L'autorité environnementale recommande d'actualiser les données relatives aux déplacements urbains et de préciser l'accidentalité des voies de circulation affectées par le projet.

2) bruit

La partie consacrée à l'état initial de l'environnement sonore aux abords du site du projet présente, de manière adaptée, les mesures des niveaux sonores réalisées. La localisation des points de mesure est correctement identifiée, au moyen d'une représentation cartographique, et justifiée par un positionnement le long des zones d'habitation les plus proches du site du projet.

3) qualité de l'air

L'étude d'impact dresse un état initial de la qualité de l'air aux abords du projet, qui sert de base pour les modélisations de l'état futur. La démarche adoptée fait l'objet d'une présentation détaillée mais encore insuffisamment claire et précise, ce qui la rend difficile à appréhender par le lecteur.

En effet, la définition de l'aire géographique de l'étude est assez floue dans le texte, et s'appuie sur une délimitation à partir d'une photographie aérienne de la zone autour du projet, sans justification convaincante. Si le projet est susceptible de drainer un trafic supplémentaire conséquent à l'échelle de l'agglomération et même au-delà, il aurait pu être pertinent d'élargir la zone d'étude aux axes routiers majeurs de l'agglomération, qui sont par ailleurs intégrés dans l'aire d'étude sur l'enjeu trafic routier.

Par ailleurs l'étude d'impact fournit des résultats de mesures de concentrations en polluants dans l'air et conclut, dans l'état initial, à l'absence de dépassement des seuils réglementaires de pollution. Il est cependant regrettable que les prises de mesures ne soient pas précisément localisées et que les modélisations obtenues de l'état actuel ne soient pas mieux explicitées.

L'autorité environnementale recommande de fournir, dans l'étude d'impact, une carte permettant de localiser les points de mesure de la qualité de l'air, ce qui facilitera la compréhension et permettra de vérifier la pertinence des hypothèses ayant servi de base pour l'étude de la qualité de l'air.

IV 3. Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs importants

1) trafic routier, stationnement, déplacements et sécurité routière

-Trafic routier et stationnement

L'étude d'impact intègre, de manière pertinente, une modélisation des trafics routiers (pages 88 et 239 à 244), réalisée sur le périmètre complet de la ZAC " pôle gare" en 2017, comprenant l'équipement plurifonctionnel culturel et sportif, le pôle d'échanges multimodal et le parking souterrain.

La méthodologie retenue pour l'étude de trafic est correctement expliquée dans la partie 11 de l'étude d'impact.

L'étude de trafic a d'emblée étudié la situation qui paraît comme la plus contrainte : celle de l'organisation d'un événement majeur (5 par an) en soirée pouvant accueillir 4 198 personnes. Elle pose comme hypothèses un recours à la voiture à hauteur de 65 % de part modale (légèrement supérieur aux chiffres de 2009 indiqués dans le plan de déplacements urbains de l'agglomération de Chartres), et un taux d'occupation de 3 personnes par véhicule. Bien que ce taux d'occupation ne soit pas justifié par le maître d'ouvrage, il n'apparaît pas incohérent, compte tenu du caractère potentiellement familial des manifestations accueillies. En revanche, la part modale de la voiture semble à réinterroger. En effet, le taux de référence de 65 % est calculé sur les trajets des personnes résidant dans la communauté d'agglomération de Chartres Métropole. Or, d'une part, la zone de chalandise d'un tel équipement s'étend nécessairement au-delà de la seule zone urbaine proche, où le recours aux transports en commun ou à la marche sera plus difficile. D'autre part, malgré les annonces d'extension des horaires des transports urbains, ceux-ci sont susceptibles de paraître moins attractifs (attente, insécurité ressentie la nuit...), augmentant d'autant la part des déplacements motorisés, ce qui n'est pas pris en compte dans l'étude. Il semble donc que la part modale de 65 % de véhicules individuels, et donc le volume de voitures estimé à 900, soient sous-estimés, ce qui est de nature à fragiliser l'ensemble de l'évaluation des effets induits du trafic : congestion, pollution, bruit, insécurité routière.

L'autorité environnementale recommande de retravailler les hypothèses de l'étude de trafic de manière à ne pas risquer de sous-estimer le trafic supplémentaire généré par l'exploitation de l'équipement plurifonctionnel, ce qui est susceptible d'avoir des conséquences non négligeables sur les autres enjeux environnementaux étudiés par ailleurs (bruit, qualité de l'air...)

En outre, les résultats présentés par le maître d'ouvrage se sont essentiellement attachés à décrire le trafic aux heures de pointe. En l'absence d'information plus précise sur les trafics routiers aux heures d'utilisation de l'équipement plurifonctionnel, culturel et sportif, l'étude d'impact ne permet pas d'évaluer les impacts finaux de l'équipement durant l'ensemble de la durée de son utilisation sur le trafic.

L'autorité environnementale recommande de réaliser une modélisation du trafic aux heures d'entrée et de sortie de l'équipement plurifonctionnel, selon les mêmes hypothèses que celles qui ont été utilisées pour les modélisations aux heures de pointe, afin de pouvoir effectuer des comparaisons et analyser

ainsi, de manière plus fine, l'impact du projet sur le trafic routier.

Par ailleurs, les mesures de réduction destinées à fluidifier le trafic à l'horizon 2035 semblent pertinentes ; cependant, il aurait été nécessaire d'évaluer le risque de congestion du trafic dans le temps, au long de la phase de travaux.

. Cela aurait éventuellement pu conduire à prendre d'autres mesures de réduction, notamment dans l'attente de la construction du parking adjacent et du réaménagement routier des carrefours. La problématique du stationnement aurait également mérité un traitement différencié au fil du temps, selon l'avancement des travaux. Par ailleurs, il aurait été utile de fournir des précisions sur l'accès au futur parking aux heures de pointe et l'évacuation des véhicules en sortie de soirée événementielle.

L'autorité environnementale recommande de réaliser un phasage plus précis des opérations d'aménagement prévues, et d'analyser la situation du trafic aux abords du projet à chaque phase, de manière à pouvoir prendre, le cas échéant, les mesures appropriées pour réduire des effets négatifs du projet d'aménagement dans son ensemble.

- Déplacements et sécurité routière

Le dossier prévoit, de manière pertinente, des mesures d'incitation à l'utilisation des transports en commun : création d'une ligne de bus à haut niveau de service qui passera rue Casanova et d'une ligne en site propre sur la future voie Nord qui desservira également le pôle d'échanges multimodal, prolongation des horaires de bus pour la desserte urbaine les soirs de spectacle et mise en place de transports à la demande qui assureront la desserte des zones périurbaines.

L'étude d'impact justifie, de manière adaptée, les choix réalisés en vue de sécuriser les déplacements des usagers et de favoriser les déplacements propres : création d'une passerelle pour piétons entre la gare et le pôle d'échanges multimodal, aménagement du pont Casanova pour les déplacements actifs. Elle aurait pu préciser les itinéraires cyclables et pédestres existants en dehors du périmètre d'étude, afin d'en vérifier la continuité pour une meilleure efficacité. En outre il aurait été utile de préciser les cheminements piétons et cyclables pendant la période transitoire et les phases de chantier annexes au complexe (construction du parking en ouvrage et pôle d'échanges multimodal), afin de s'assurer qu'ils soient suffisants, sécurisés et adaptés pour rejoindre le complexe dès sa mise en service.

2) bruit

Sur la base des résultats de l'étude acoustique dont la méthodologie est expliquée dans la partie 11.6, l'étude d'impact conclut à l'absence d'effets sur la santé du fait du respect de la réglementation et des seuils. Cette analyse est insuffisante pour évaluer la gêne et les effets du bruit sur les populations riveraines. Le porteur de projet précise (page 188), que l'équipement plurifonctionnel peut être générateur de nuisances sonores mais qu'il fera écran au bruit du trafic ferroviaire et que des mesures sont prises pour respecter la réglementation sur les bruits de voisinage. Si les mesures de réduction prises dans le cadre de la conception de la salle paraissent de nature à limiter considérablement le bruit émanant de l'équipement en lui-même, il est regrettable que le dossier n'évoque pas, dans la partie consacrée à l'ambiance acoustique, les effets de l'augmentation du trafic routier aux heures de spectacle (19h-23h) sur le bruit ambiant dans le quartier. En effet les périodes concernées par

l'utilisation de l'équipement plurifonctionnel correspondent à des périodes où le trafic routier est actuellement relativement calme sur le secteur, ce qui ne sera probablement plus le cas les soirs d'événements de moyenne ou grande ampleur.

L'autorité environnementale recommande d'affiner l'étude acoustique en effectuant une modélisation précise des niveaux de bruit prévisibles aux horaires d'affluence du public et du trafic motorisé précédent et suivant l'événement.

Par ailleurs, si l'étude d'impact (pages 144 et 188) précise que les modélisations prennent bien en compte la voie nouvelle (reliant la rue Casanova à la rue du faubourg Saint Jean) et le parking pour mesurer les niveaux acoustiques, ce qui est pertinent, elle ne mentionne pas la prise en compte du futur pôle d'échanges multimodal (desservi par une double voie) et les rotations des véhicules sur la future gare routière qui pourraient ajouter des nuisances sonores aux riverains (basse vitesse et bruit moteur). Ce dernier point mériterait d'être précisé, et éventuellement retravaillé, de même que les modélisations des niveaux acoustiques effectuées sur la situation future « avec projet », qui posent question en l'état pour plusieurs raisons :

- le trafic lié à la rue du faubourg Saint-Jean et les rues de la Prévoyance et Concorde, dans le périmètre d'étude, n'a pas été modélisé (ni d'ailleurs dans le scénario « sans projet »), alors même que la voie nouvelle y débouchera et que le plan de circulation du secteur s'en trouvera modifié ;
- représentée dans la situation « sans projet », la rue de l'Épargne disparaît des modélisations « avec projet », rendant peu fiables les expositions possibles futures des riverains de cette rue ;
- les impacts sonores de la voie ferrée ne semblent pas pris en compte dans la modélisation « avec projet ».

Par ailleurs, les titres des cartographies et des figures représentant la modélisation des niveaux acoustiques (pages 194 et 195) sont erronés (inversion nuit/jour).

L'autorité environnementale recommande de retravailler d'une part les modélisations du bruit en prenant en compte l'impact du projet sur la totalité des voies de circulation sur lesquelles débouchera le trafic qu'il générera, ainsi que ses effets cumulés avec le pôle multimodal et la future gare routière, et d'autre part d'en tirer toutes les conséquences en termes de mesures d'atténuation.

3) qualité de l'air

Le dossier indique, à juste titre, que les impacts du projet sur la qualité de l'air découleront essentiellement du trafic routier. L'analyse met en évidence une baisse des émissions entre la situation actuelle et l'horizon 2035, pour certaines molécules, expliquée par l'amélioration technique des moteurs, tandis que pour d'autres molécules, on assiste à une augmentation des émissions, liée à l'accroissement du trafic et non compensée par les progrès des moteurs, ce qui paraît cohérent. De manière pertinente, il a été établi une comparaison à l'horizon 2035 de la situation avec et sans projet, qui montre une augmentation de toutes les émissions dans le scénario avec projet et fournit des données précises. Si les hypothèses de trafic étaient réévaluées, comme préconisé ci-dessus, il serait utile d'ajuster les modélisations de la qualité de l'air en conséquence.

V. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Le dossier justifie, de manière convaincante, les choix réalisés, notamment en ce qui

concerne la localisation du projet, sa conception et la conception des aménagements connexes. Les mesures de réduction envisagées sont globalement pertinentes et témoignent d'une bonne prise en compte de l'environnement, même si elles pourraient être ponctuellement renforcées, pour mieux tenir compte d'une part du phasage des travaux connexes à l'équipement plurifonctionnel et d'autre part d'une augmentation du trafic potentiellement plus importante que celle qui est décrite dans l'étude, si les hypothèses de base devaient être réévaluées, comme préconisé ci-dessus.

VI. Conclusion

L'étude d'impact relative au permis de construire de l'équipement plurifonctionnel, culturel et sportif, de Chartres est de bonne qualité. L'autorité environnementale souligne l'effort effectué par la collectivité pour réaliser une étude de trafic, une étude acoustique et une étude de la qualité de l'air actualisées, qui témoigne d'une réelle prise de conscience des enjeux environnementaux les plus forts liés au projet.

Ces études, et leur retranscription dans l'étude d'impact restent néanmoins perfectibles pour permettre de conclure à une prise en compte satisfaisante de l'environnement.

Ainsi, l'Autorité environnementale recommande principalement :

— de retravailler les hypothèses de l'étude de trafic de manière à ne pas risquer de sous-estimer le trafic supplémentaire généré par l'exploitation de l'équipement plurifonctionnel culturel et sportif ;

— de réaliser une modélisation du trafic aux heures d'entrée et de sortie de l'équipement plurifonctionnel, selon les mêmes hypothèses que celles qui ont été utilisées pour les modélisations aux heures de pointe, afin de pouvoir effectuer des comparaisons et analyser ainsi, de manière plus fine, l'impact du projet sur le trafic routier ;

— de réaliser un phasage plus précis des opérations d'aménagement prévues, et d'analyser la situation du trafic aux abords du site à chaque phase, de manière à pouvoir prendre, le cas échéant, les mesures appropriées pour réduire des effets négatifs du projet d'aménagement dans son ensemble.

D'autres recommandations figurent dans le corps de l'avis.