



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Centre-Val de Loire
sur l'aménagement d'un équipement plurifonctionnel
culturel et sportif sur la commune de Chartres (28)
Permis de construire**

N°2020-2852

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 par visio-conférence le 30 avril 2020. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement d'un équipement plurifonctionnel culturel et sportif sur la commune de Chartres, déposé par Chartres Métropole (28).

Étaient présents et ont délibéré : Christian LE COZ, Caroline SERGENT, Philippe de GUIBERT, Isabelle LA JEUNESSE

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.

L'article R. 122-7 II du code de l'environnement prévoit que l'avis de l'autorité environnementale est rendu dans un délai de deux mois à compter de la date de réception du dossier. Toutefois, en application de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 et de ses textes subséquents, ce délai a été suspendu jusqu'à la date de cessation de l'état d'urgence sanitaire déclaré dans les conditions de l'article 4 de la loi susmentionnée¹.

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.

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.

1 Cf. article 4 de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de covid-19 et article 12ter de l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 modifiée relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période.

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

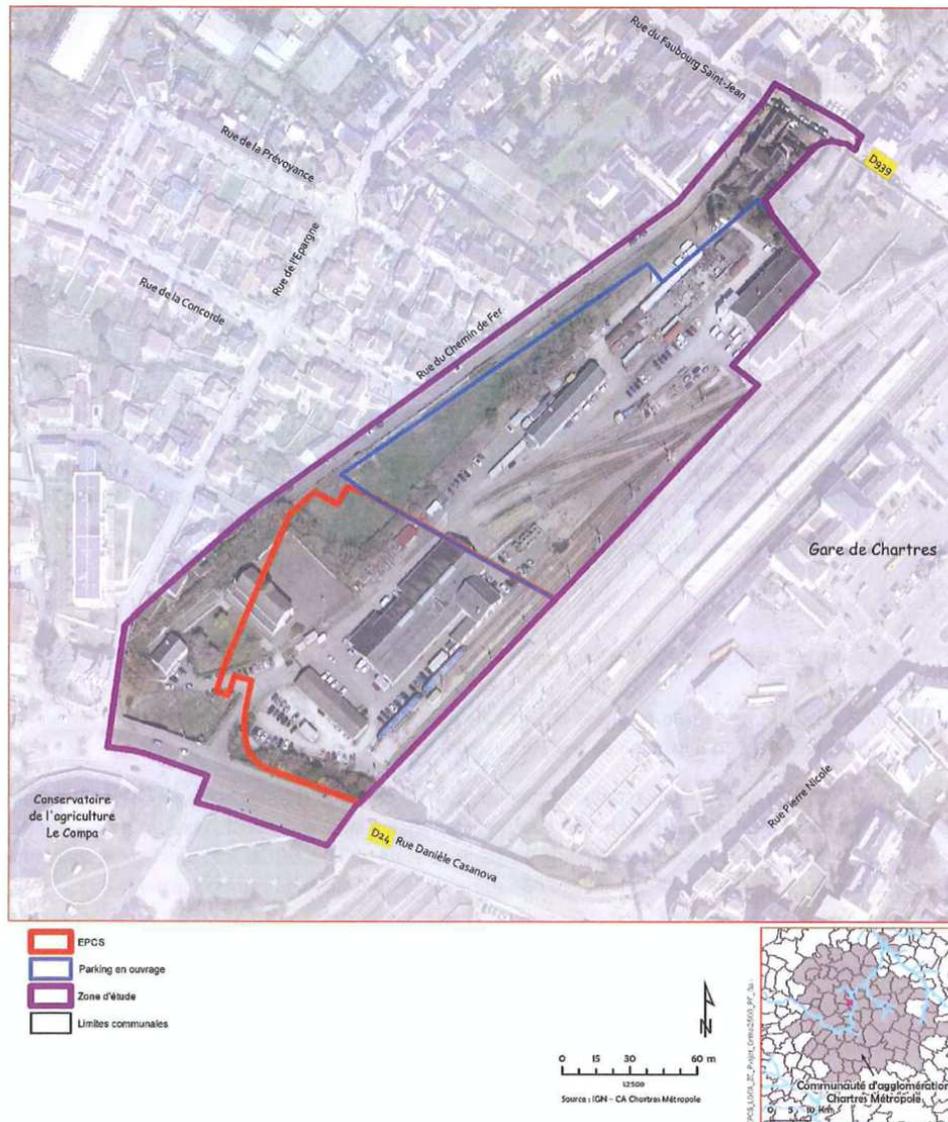
Enfin, une transmission de la réponse à la DREAL serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projet.

II. Contexte et présentation du projet

Localisé dans le centre urbain de la commune de Chartres, sur un terrain d'assiette de 1,2 ha à proximité immédiate de la gare SNCF, le projet d'équipement plurifonctionnel culturel et sportif de Chartres Métropole vise à accueillir des manifestations culturelles et sportives. Sa capacité d'accueil maximale est estimée à 4 198 places.



Localisation du projet (source : dossier, cahier 1)



Emprise du projet et de la zone d'étude (source : dossier, cahier 1)

Le bâtiment s'implante sur une friche urbaine ayant fait l'objet d'opération de dépollution. L'emplacement choisi par le porteur de projet, au sein du projet d'urbanisation du « Pôle Gare » avec un futur parking en ouvrage et un futur pôle multimodal explique une succession de travaux en milieu urbain que le dossier liste dans l'annexe 1 du cahier n°2. En phase d'exploitation, le dossier précise que l'équipement accueillera des événements qualifiés par le dossier de « *moyenne envergure* » avec des heures de fréquentation estimées entre 20 h (accueil du public) et 22/23h (sortie du public)².

Ce projet d'aménagement d'un équipement plurifonctionnel culturel et sportif (EPCS) à Chartres a fait l'objet de trois avis de l'autorité environnementale. Dans son dernier avis joint en annexe, en date du 23 novembre 2018, l'autorité environnementale recommandait de prévoir un phasage des travaux, d'affiner l'étude acoustique et notait qu'il serait utile d'ajuster les modélisations de la qualité de l'air. Il était également demandé au porteur de projet d'approfondir l'étude de

2 Cahier n°1, page 37.

trafic pour obtenir une analyse plus précise des impacts de l'équipement sur le trafic routier dans la zone d'étude choisie.

Le Tribunal administratif d'Orléans, dans son jugement en date du 26 novembre 2019 relatif au permis de construire de l'EPCS du 10 juillet 2017 et du permis de construire modificatif du 18 avril 2019 a prescrit la réalisation d'une étude de trafic complémentaire pour régulariser les permis précités.

Le nouveau dossier de permis de construire fourni par la collectivité comporte l'étude d'impact initiale (cahier n°1), le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à la MRAe (cahier n°2) et avec comme annexes deux études complémentaires du bruit et de la qualité de l'air. L'étude de trafic complémentaire prescrite par le jugement du Tribunal administratif d'Orléans figure dans le cahier n°3.

III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le présent avis porte sur les enjeux environnementaux qui ont fait l'objet de compléments en réponse au jugement du Tribunal administratif d'Orléans. Ils sont traités dans les pièces complémentaires au dossier et concernent :

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

IV. Qualité de l'étude d'impact

1) la description du projet de réalisation de l'EPCS de Chartres et la justification des choix

L'état initial décrit correctement les caractéristiques principales du projet et le contexte des déplacements, 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 projet porte sur la création d'un complexe culturel et sportif (salle évolutive de 1 500 à 4 200 places environ). Le site sera équipé d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) à l'est du complexe, là où convergeront piétons, bus, cars, cyclistes et aussi voitures et qui est doté d'un parking en ouvrage de 1 200 places sur trois niveaux. La liaison piétonne avec la gare ferroviaire sera assurée par une passerelle.

Le pétitionnaire justifie de manière adaptée le choix du projet retenu au regard de cette localisation qui est propice à l'utilisation des modes d'accès alternatifs à la voiture individuelle.

2) le projet en phase travaux

Le nouveau dossier d'étude d'impact comprend bien un phasage des travaux (cahier n°2, annexe 1 « *phasage des opérations* ») qui programme les travaux du parking et du pôle d'échanges multimodal du 4^e trimestre 2021 au 3^e trimestre 2022, là où les travaux de l'EPCS devraient quant-à-eux s'achever au 1^{er} trimestre 2022.

À ce stade d'avancement du projet, il aurait été utile de présenter un tableau de phasage des opérations plus fin et plus compréhensible (exemple : en indiquant la légende des couleurs).

Enfin, l'autorité environnementale note que le projet aurait eu avantage à cadrer la réflexion sur la sécurité routière et notamment la sécurisation des déplacements motorisés et des cheminements actifs durant la phase travaux au droit du chantier.

V. Description de l'état initial de l'environnement, des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs importants et si possible, y remédier

1) le trafic routier, le stationnement et les déplacements

L'état du trafic et des déplacements a fait l'objet de développements appropriés dans l'état initial de l'environnement.

La nouvelle étude de trafic réalisée³ compare deux situations dans sa méthodologie, d'une part la situation de référence et, d'autre part, la situation projetée :

- la situation de référence a déjà été utilisée dans l'étude d'impact de 2017⁴. Elle tient compte des trafics projetés par le projet urbain global dans lequel s'inscrit l'EPCS, du nouveau plan de circulation projeté et des nouvelles configurations des carrefours d'accès au site. Elle ne comprend pas les impacts éventuels de l'EPCS ;
- la situation dite projetée qui ajoute les trafics générés par l'EPCS à la situation de référence.

Cette manière de procéder permet de mettre en évidence les impacts directs de l'EPCS.

La nouvelle étude de trafic relève que les trafics qui seront générés par l'EPCS en plein fonctionnement se produiront entre 19h et 00h, soit en dehors des heures de pointe « classiques » de fin de journée (entre 17h et 18h). L'étude extrapole les trafics des situations de références et projetées à partir des comptages heure par heure sur la plage de fonctionnement de l'EPCS, ce qui apparaît comme cohérent. De la même façon, les heures les plus critiques de la période de fonctionnement de l'EPCS sont également utilisées pour étudier l'impact du site sur le fonctionnement.

Les hypothèses de travail retenues reposent sur le fait que les mouvements de véhicules liés à l'activité de l'EPCS seront observés en priorité entre 19h et 20h et entre 22h et 23h, puisque la plupart des événements sont programmés pour commencer à partir de 20h de manière générale et s'achever entre 22h et 23h. La nouvelle étude de trafic s'appuie là aussi sur la situation la plus contraignante, à savoir un événement majorant attirant environ 4 200 personnes, ce qui est adapté.

Par rapport à la précédente étude d'impact, le nouveau dossier indique que la part modale de véhicules individuels est plus élevée. Cette part modale passe de 65 à 70 % du trafic, avec un taux d'occupation de 3 personnes par véhicules. Le choix d'une part modale de référence plus élevée semble permettre de prendre en compte une plus large zone de chalandise et le taux d'occupation est compréhensible au vu du caractère potentiellement familial des manifestations prévues dans l'EPCS (concerts, spectacles, compétitions sportives, etc).

En outre, le pétitionnaire s'appuie sur l'étude acoustique de 2019 (page 22) pour faire une estimation finale du volume s'élevant à 980 véhicules, dont 50 % utiliserait le parking commun de l'EPCS et du pôle gare (soit 490 véhicules).

3Cahier n°3, page 4 de l'étude complémentaire de trafic

4L'étude d'impact initiale comprenait une modélisation des trafics routiers, réalisée sur le périmètre complet de la ZAC « Pôle gare » en 2017, intégrant l'EPCS, le PEM et le parking souterrain.

L'étude de trafic présente de manière adaptée les alternatives proposées à l'utilisation de la voiture :

- le territoire sur lequel s'implante le projet est concerné par des adaptations du réseau des transports en commun pour le mobiliser particulièrement le soir des événements. Elles sont correctement décrites dans le dossier⁵ ;
- en matière de stationnement, la mutualisation des parkings apparaît répondre aux besoins nécessaires du nouvel équipement. Le pétitionnaire dénombre dans le cahier n°2 un potentiel de 3 047 places en parking souterrain dans un rayon d'un kilomètre autour du projet, dont une offre de stationnement de 2 629 places actuellement existantes réparties dans un rayon de moins de 10 minutes de marche qui s'ajouteront à celles du parking du Pôle gare ;
- elle compte également sur toute une série d'arrêts et de stationnements potentiels pour les bus de spectateurs.

Ces éléments et précisions permettent de considérer que l'impact du trafic induit par la tenue d'événements dans la zone d'étude est pris en compte de manière proportionnée dans le dossier. En définitif, la présentation de l'analyse des trafics autour de l'EPCS par des figures⁶ et les comparaisons de trafic ainsi effectuées démontrent avec justesse que le trafic généré par l'EPCS un soir d'évènement majeur n'aboutirait ainsi pas à une saturation.

Cependant, le trafic généré par l'EPCS un soir d'évènement majeur diminuera la réserve de capacité de chacun des parcours des carrefours⁷. Deux difficultés ponctuelles sont mentionnées sur deux carrefours⁸. L'autorité environnementale note que la prise en compte des conclusions de l'étude de trafic en matière d'adaptation de temps des feux lors des événements devra permettre de retrouver de bonnes réserves de capacité.

2) le bruit

Une étude acoustique complémentaire a été réalisée par le pétitionnaire à partir des hypothèses de trafic définies en amont et en réponse à l'avis de l'autorité environnementale du 23 novembre 2018.

Le dossier rappelle (page 5 de l'annexe 2 du cahier n° 2) que l'étude acoustique initiale évalue l'impact sonore du projet et de la voirie créée pour sa desserte, et montre le respect des seuils acoustiques réglementaires.

L'autorité environnementale note que la réglementation présente en la matière une certaine complexité, voire comporte certaines ambiguïtés qui la rendent d'un abord difficile, et considère nécessaire d'évaluer l'impact du projet sur les tronçons de voies adjacentes qui ne font pas l'objet de travaux, mais dont le trafic serait significativement modifié par le projet⁹.

5 À ce stade, le dossier s'appuie sur la résolution prise le 30 janvier 2020 par le conseil d'administration de la SPL Chartres Métropole Transports (cahier n°3, pages 25 et s. annexe 2).

6 De la page 5 à la page 8 du cahier 3.

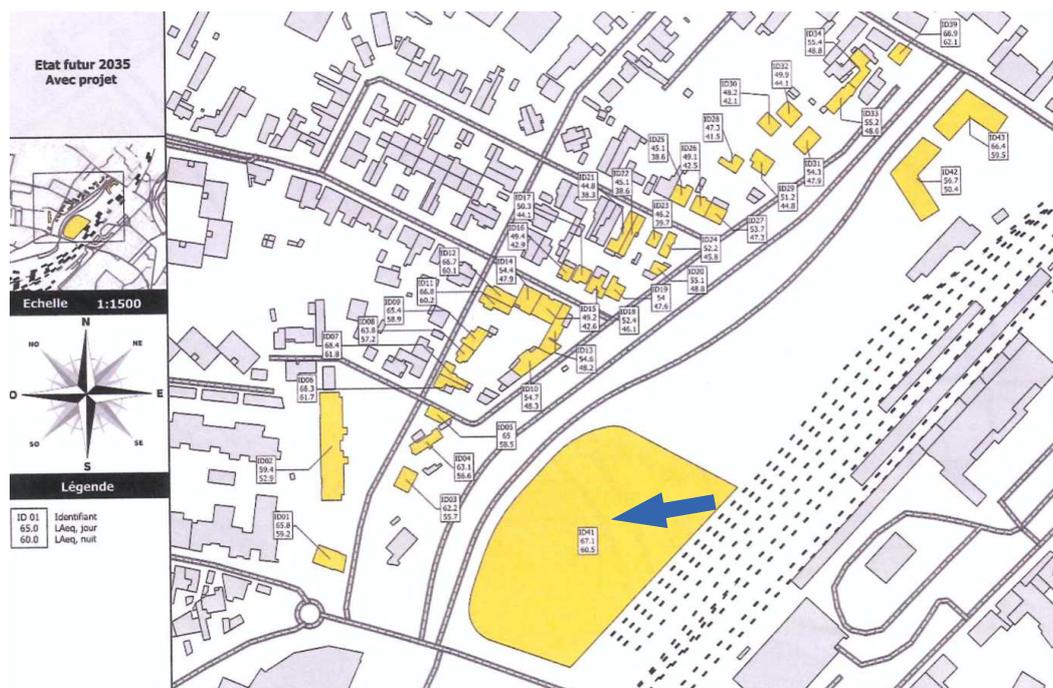
7 L'analyse des impacts sur les trafics aux 5 carrefours d'accès à la zone sont décrits aux pages 9 et s. du cahier 3.

8 En l'occurrence, l'étude indique des réserves de capacité faibles pour le carrefour C2 « Rue Casanova x Rue Nicole » entre 19h et 20h et le carrefour C5 « Rue du Faubourg Saint-Jean x Voie Nouvelle », page 12 et s. et 21 et s. du cahier n°3.

9 Note de l'autorité environnementale, n°Ae 2015-N-02, adoptée lors de la séance du 08/07/2015, relative à la prise en compte du bruit dans les projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire.

C'est ce à quoi répond l'étude acoustique complémentaire. Elle évalue l'impact sonore de l'augmentation du trafic sur les voiries actuelles qui permettront la desserte du projet quand il aura été réalisé.

Deux tableaux synthétisent les hypothèses de trafics attendus à chaque heure entre 19 heures et minuit, sur 7 tronçons d'accès et de sortie de l'EPCS, les soirs d'évènements « moyens » et « majorants¹⁰ » (page 10 de l'annexe 2 du cahier n° 2). Le trafic normal hors évènements est annoncé comme intégré aux calculs. Les cartes disponibles en annexe de l'étude acoustique permettent de bien localiser les bâtiments étudiés et les impacts sonores subis, ainsi que les effets de l'augmentation du trafic routier aux heures de spectacle (19h-23h) sur le bruit ambiant dans le quartier.



Carte de localisation des bâtiments ayant fait l'objet de l'étude acoustique avec projet (état 2035, source : page 35 de l'annexe 2 du cahier 2)

Les résultats de la modélisation acoustique sont synthétisés dans quatre tableaux permettant de comparer les niveaux sonores « avec projet » et « sans projet » à l'horizon 2035 (pages 12 à 15 de l'annexe 2 du cahier n° 2).

Le tableau n°1 permet de comparer les niveaux sonores moyens (LAeq) avec et sans projet à l'horizon 2035, de jour (entre 6h00 et 22h00) et de nuit (entre 22h00 et 6h00). Il n'est pas précisé si l'évènement « moyen » ou « majorant » est pris en compte. Sur la période de jour, treize bâtiments ont leur niveau sonore en façade qui augmente d'au moins 2 dB(A) entre les deux états ; sur la période de nuit, douze de ces treize bâtiments ont également leur niveau sonore qui augmente d'au moins 2 dB(A) ; mais aucun de ces bâtiments n'est impacté par un niveau sonore en façade supérieur à 60 dB(A) de jour ou 55 dB(A) de nuit. Le rapport conclut que « le projet n'entraîne pas soit d'augmentation de bruit sensible, soit en cas

10 Qualifiés également dans l'étude de « majeurs », correspondants aux évènements les plus importants réputés pouvant se produire quatre à cinq fois par an.

d'augmentation non négligeable (plus de 2 dB(A)), le niveau sonore engendré à terme restera modéré ».

Le tableau n°2 présente les niveaux sonores moyens avec projet calculés heure par heure entre 19h00 et minuit à l'horizon 2035 pour un événement « moyen » et un événement « majorant ». Ce tableau ne précise pas les niveaux sonores sans projet calculés heure par heure qui permettraient une comparaison.

Les tableaux n°3 (événement « moyen ») et n°4 (événement « majorant ») comparent les niveaux sonores moyens pour l'heure de 19h00 aux niveaux moyens sans projet de jour (entre 6h00 et 22h00), et, pour l'heure de 22h00, aux niveaux moyens sans projet de nuit (22h00 à 6h00). Une comparaison avec les données sans projet pour les mêmes périodes horaires de 19h00 et de 22h00 (au lieu de la moyenne sur l'ensemble de la journée ou de la nuit) aurait été plus facilement interprétable.

Bien que perfectible au niveau de la présentation de ses résultats, l'étude complémentaire permet d'apprécier l'impact sonore du projet dû à l'évolution du trafic routier sur les voiries existantes qui en permettront la desserte.

•

3) la qualité de l'air

Le dossier présente correctement un état des lieux de la réglementation et des normes en vigueur sur cette thématique. La méthodologie du bureau d'études est clairement présentée dans le cahier n° 2 et les cartes figurant les modélisations (en pages 18 et s.) permettent de s'approprier l'enjeu.

Les modélisations de la qualité de l'air ont été effectuées de manière précise dans le cahier n° 2. Des simulations 3D ont ainsi été faites pour calculer la dispersion des polluants atmosphériques dans l'atmosphère lorsqu'ils sont issus du trafic et de la ventilation du parking souterrain. Les deux scénarios retenus prennent utilement l'année 2035 comme année de référence, avec l'EPCS qui a été construit, avec des événements moyens et majorants. Afin d'évaluer l'impact sur l'air pendant un événement, les modélisations ont donc été réalisées sur la période 19h-00h en prenant en compte une évaluation moyenne du trafic par heure, ce qui est adapté.

Le dossier relate à bon escient les concentrations maximales de polluants à hauteur d'homme sur le domaine et qui sont toujours atteintes sur le Pont Casanova, quelle que soit l'heure ou le scénario retenu. La voie nouvelle, étudiée comme tronçon n°7, voit une augmentation des concentrations en début et en fin d'évènement, à 19h et 22h. La tranche horaire 22h-23h étant par ailleurs celle qui voit le plus de concentrations de polluants s'accumuler tout en restant globalement assez loin des seuils réglementaires.

Au final, l'impact du projet à l'année sur la population et sur l'environnement concernant la qualité de l'air est pris en compte de manière proportionnée dans le dossier, étant précisé que l'EPCS n'accueillera que 5 événements qualifiés de « *majorants* »¹¹ par an au maximum.

11 Dépassant la capacité d'accueil nominale.

VI. Conclusion

Plusieurs propositions sont mises en avant pour réduire l'impact du trafic dans la zone d'étude et méritent d'être mises en œuvre pour garantir une réserve de capacité sur deux carrefours.

La prise en compte de l'enjeu de la qualité de l'air paraît proportionné dans le dossier.

S'agissant du bruit, l'autorité environnementale note que, bien que les seuils réglementaires ne seront pas dépassés, des nuisances sonores pourront être subies par certains riverains lors du fonctionnement de l'équipement.

L'autorité environnementale estime que les enjeux environnementaux sont ainsi pris en compte de manière satisfaisante par les éléments complémentaires apportés au dossier et n'a pas d'observation ou de recommandation complémentaire à formuler.