



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'approprier 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.

ANNEXES :

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

**- AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
DU 16 OCTOBRE 2015**

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 enjambrera 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 chartreais 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) 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 plurifonctionnel 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 supporters, 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 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 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 (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.

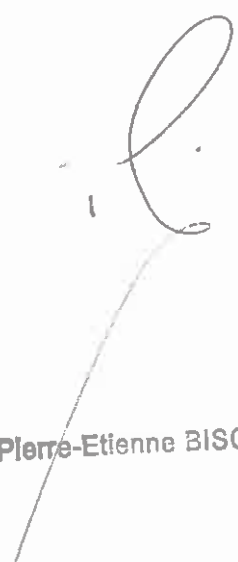
V-Résumé non technique

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 Couasnou 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



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 Secrétaire Général
pour les affaires régionales

Claude FLEUTIAUX