



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

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 chartreuse 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

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

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