



CHARTRES
MÉTROPOLE

Projet d'équipement plurifonctionnel culturel et sportif (EPCS) à Chartres

Réponse à l'avis de l'autorité environnementale – MRAE – en date du 30 avril 2020

L'équipement plurifonctionnel culturel et sportif (EPCS) de Chartres métropole à Chartres relève du régime des projets prévus 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.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale – Mission Régionale de l'Autorité Environnementale Centre-Val de Loire (MRAE) – a émis un avis n°2020-2852 en date du 30 avril 2020, ce dernier devant être mis à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Dans le présent document, la communauté d'agglomération de Chartres métropole, en tant que maître d'ouvrage du projet d'EPCS à Chartres, répond point par point aux questions et observations soulevées par la MRAE Centre-Val de Loire.

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 la participation du public par voie électronique.

Avis MRAE page 5 : « A 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) ».

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : Le code couleur présenté dans le planning (cahier n°2, annexe 1 « phasage des opérations ») ne sert qu'à faciliter la lecture, en alternant le bleu et le vert. Les couleurs n'ont aucune signification.

	2018			2019				2020				2021				2022				2023			
	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Equipement Plurifonctionnel Culturel Sportif																							
Travaux de dévoisement EU phase 1 et 2																							
Travaux préparatoires : démolition superstructures et infrastructures / pyrotechnique / dépollution / archéo																							
Travaux EPCS																							
Espace public autour du EPCS + voie de contournement ouest																							
Passerelle																							
Libération emprise gare routière																							
Travaux passerelle																							
Parking souterrain et pôle d'échange																							
Libération SNCF																							
DSP + études																							
Instruction PC Parking																							
Travaux préparatoires : démolition superstructures et infrastructures / pyrotechnique / dépollution / archéo																							
Travaux parking souterrain																							
Travaux Plateforme d'échange, espace public + voie de contournement est																							
Zone Sémard																							
Travaux place Sémard / rue Jehan de Beauce / parvis passerelle																							
Travaux rue Félibien + rue du Faubourg St Jean																							

Depuis la date de dépôt du dossier, la date de démarrage des travaux de l'EPCS a été fixée au 23 mars 2020 par ordre de service du 12 mars 2020 pour une durée de 24 mois soit une fin de travaux pour le 1er trimestre 2022.

Il faut cependant prendre en compte la crise sanitaire depuis le 17 mars 2020 et les conséquences sur les délais des procédures et des travaux. Avec les MOE et les entreprises, nous prenons comme hypothèse de prolongation des délais, 3 mois à partir de la date de reprise des opérations. Cette donnée doit être prise avec précaution.

En effet, la durée des opérations dépend aussi de la date de sortie de la crise sanitaire et de la fin de la prise en compte des gestes barrières dans les chantiers qui ont pour impact un ralentissement important du rythme de travail.

Avis MRAE page 5 : « *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.* »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : Le cahier des clauses techniques particulières communes du DCE précise, article 8.4.1 :

« *Accès au chantier :*

L'accès au chantier tiendra compte des contraintes générées par la voie publique notamment en ce qui concerne les dispositifs de sécurité à mettre en œuvre (panneaux, signalétique, éclairage). La signalétique sera organisée très en amont, aussi bien sur le domaine public (en accord avec les services de la Ville) que à l'intérieur du chantier, afin de guider les transporteurs suivant un cheminement étudié garantissant un maximum de sécurité (fluidité du trafic, gabarit des véhicules, etc).

Le déchargement des véhicules de livraison sera effectué dans l'emprise même du chantier. Les livraisons par transports exceptionnels feront l'objet d'une démarche spécifique adaptée, sous contrôle du coordonnateur SPS.

La sécurisation des déplacements durant la phase travaux au droit du chantier est traitée par le coordonnateur SPS et par l'entreprise dans le cadre du PPSPS. Les principes retenus sont les suivants :

L'accès principal au chantier se fera depuis la rue Casanova avec une fermeture d'une voie sur l'ouvrage d'art pour permettre un accès à la zone chantier en sécurité, le pont Casanova ne pourra pas servir de zone d'attente livraison, les piétons seront déviés de l'autre côté de l'ouvrage en amont de l'accès du chantier par une signalisation adaptée. L'entreprise établira un protocole de livraison (pour chaque phase) faisant apparaître les horaires de livraisons, les zones d'attentes et voies d'accès au chantier. »

Avis MRAE page 8 : « *Le tableau n°1 permet de comparer les niveaux sonores moyens 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.* »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : Le bureau d'étude acoustique Orféa acoustique a réalisé différentes simulations (cahier n°2, annexe 2) :

- Simulation des niveaux sonores diurnes et nocturnes à l'état 2035 SANS et AVEC projet en prenant en compte toutes les sources de bruit liées aux trafics des véhicules sur les voies du secteur étudié. Les résultats sont indiqués dans le tableau 1. Cette première étude a été réalisée pour deux périodes longues, de 6h00 à 22h00 et de 22h00 à 6h00. Les résultats de cette étude ont été calculés par un logiciel qui permet de modéliser la propagation acoustique en espace extérieur. Dans le cas de cette première simulation, il n'a pas été intégré les données relatives à un événement moyen ou majorant. Ce logiciel prend des hypothèses intégrées par des algorithmes.
- Simulations (tableaux 2, 3 et 4) qui intègrent des données de trafics spécifiques qui ne sont pas issues de l'algorithme du logiciel mais de l'étude de trafic pour un événement moyen (tableau 3) et majorant (tableau 4) pour deux tranches horaires plus réduites : 19h00-20h00 et 22h00-23h00. Le tableau 2 est complété par les tranches horaires 20h00-21h00, 21h00-22h00 et 23h00-00h00

Avis MRAE page 9 : « *Le tableau n°2 ne précise pas les niveaux sonores sans projet calculés heure par heure qui permettraient une comparaison.* »

Réponse de la maîtrise d'ouvrage : Le bureau d'étude acoustique a utilisé des méthodologies conformes aux recommandations de la Commission Européenne du 6 août 2003 "relative aux lignes directrices sur les méthodes provisoires révisées du calcul du trafic routier". Le calcul des niveaux sonores en tout point du site étudié s'appuie sur une méthode de calcul prévisionnel conforme aux exigences réglementaires actuelles.

Cette méthode permet d'obtenir un niveau sonore d'ambiance "référence" sur les tranches horaires 6h00-22h00 et 22h00-6h00. Les résultats des tableaux 2, 3 et 4 sont à comparer avec le niveau sonore d'ambiance "référence".