

ZAC de la Butte Cordelle

Le Coudray (28)



MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA MISSION
REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAE)
SUR L'ETUDE D'IMPACT

Réponse à l'avis délibéré n° 2021-3489 en date du 21/01/2022

Février 2022

Sommaire

1. Introduction.....	3
2. Compléments apportés en réponse aux observations de l'avis de la MRAe	4

1. Introduction

Le dossier de demande d'autorisation environnementale du Projet Global Nantes Nord a été déposé en DREAL de Centre-Val de Loire le 26 novembre 2021.

Un avis délibéré n° 2021-3489 de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire a été émis le 21 Janvier 2022. Dans cet avis, la MRAe émet plusieurs recommandations. La SAEDEL, au nom et pour le compte de la commune du Coudray, souhaite apporter une réponse sur des points particuliers soulevés afin d'éclairer les lecteurs de la mise à disposition.

Le présent document constitue ainsi le mémoire en réponse à cet avis.

2. Compléments apportés en réponse aux observations de l'avis de la MRAe

Sont développées ci-dessous les réponses aux remarques et questions soulevées par la MRAe Centre-Val de Loire.

Remarque de l'autorité environnementale : « L'autorité environnementale recommande d'actualiser l'étude d'impact avec une étude de trafic comprenant des comptages récents et prenant en compte des comptages sur la RN123 sur la zone située entre le pont de la RD935 et le giratoire d'intersection entre les RN123, 154 et la RD7154. »

La campagne de comptage réalisée dans le cadre de l'étude de trafic du projet, menée par le bureau d'études Dynalogic, a eu lieu entre le 21 et le 27 septembre 2020. Cette étude a été complétée par des comptages directionnels réalisés le 29 septembre 2020.

La crise sanitaire a pu avoir des effets sur les flux de circulation durant cette période, et notamment influencer à la baisse sur le trafic routier. Dans l'objectif de s'assurer de la validité des comptages effectués dans le cadre du projet, il est possible d'utiliser l'outil de comparaison des données du trafic journalier régional du Cerema, permettant de comparer les flux à différentes périodes.

L'ÉVOLUTION DU TRAFIC PAR RÉGION

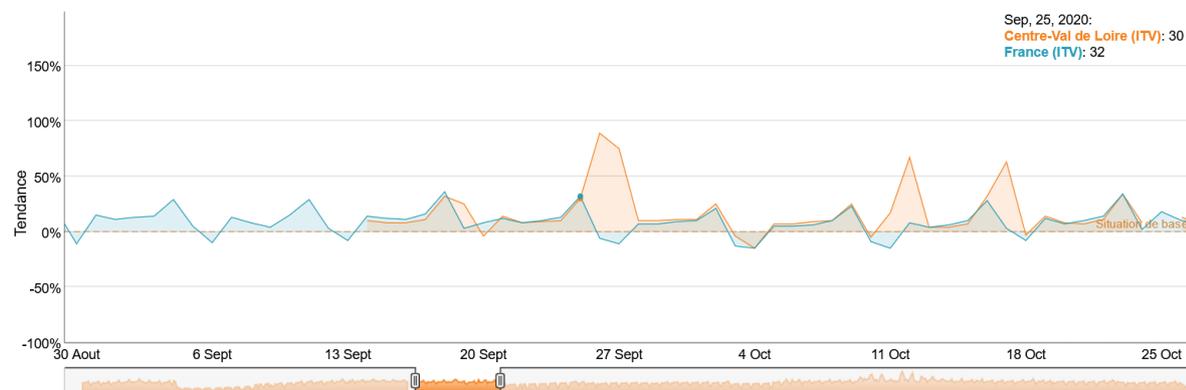
Comparez le trafic d'une région avec la moyenne française ou comparez deux régions entre elles :

Centre-Val de Loire France

Indice tous véhicules Indice poids lourds

L'indice est construit en comparant le trafic actuel à un trafic "avant crise". Afin que cette référence soit la plus "juste possible", celle-ci est calculée sur le débit moyen journalier du 13 janvier au 2 février 2020 pour éviter les effets liés aux vacances scolaires et au début du confinement. [En savoir plus](#)

Centre-Val de Loire France



ITV : Indice tous véhicules / PL : Indice de Poids Lourds

Date (2020)	21/09	22/09	23/09	24/09	25/09	26/09	27/09	29/09
Comparaison du trafic avec le flux observé avant la crise sanitaire en Centre-Val de Loire	+ 14%	+ 8%	+ 9%	+ 10%	+ 30%	+ 89%	+ 75%	+ 10%

Source : <https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>

Les chiffres obtenus indiquent que cette période n'a pas été perturbée par la crise sanitaire, ce qui confirme la validité des comptages effectués dans le cadre du projet.

Concernant la RN123, l'étude d'impact reprend les comptages de la Région Centre-Val de Loire effectués en 2015. Au droit de la commune du Coudray, ces comptages font état d'un trafic d'environ 35 500 véhicules par jour (TJMA¹).

De nouvelles données sont disponibles sur le site de la Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest (<http://www.dir.nord-ouest.developpement-durable.gouv.fr/bilan-traffic-r66.html>) pour les années 2018, 2019 et 2020. Par rapport aux 35 500 véhicules par jour de 2015 pris en compte dans l'étude, nous constatons les évolutions suivantes pour Le Coudray :

- une baisse de 2% en 2018 (34800 véh/j en TJMA) par rapport à 2015,
- une hausse de 6% en 2019 (37700 véh/j en TJMA) par rapport à 2015,
- une baisse de 17% en 2020 (29700 véh/j en TJMA) par rapport à 2015 (moyenne sur l'année, non représentative avec la crise sanitaire).

Les chiffres obtenus ne permettent pas de ressortir une tendance d'évolution du trafic sur la RN123. Toutefois, l'impact du projet sera limité sur la RN 123.

L'étude de trafic réalisée dans le cadre de l'étude d'impact comprend des comptages directionnels aux connexions entre la RD29 et la RN123 avec le trafic de septembre 2020, période d'étude dont la représentativité a été démontrée précédemment. Aussi, des comptages complémentaires sur l'axe RN123 n'apporteraient pas d'éléments supplémentaires pour évaluer les impacts du projet sur la circulation.

En outre, comme cela a été évoqué dans l'étude d'impact, le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN154 et de la RN12 prévoit dans son évaluation socio-économique une diminution de trafic d'environ 20% sur la RN123 au droit du Coudray, ce qui compenserait l'impact attendu du projet sur cet axe (augmentation de 0,8% à 4,5% du trafic par rapport au flux de 2015). Sur ce sujet, le MEEDDAT (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire) a lancé le 2 février dernier l'appel d'offre de mise en concession de l'autoroute A154 et A120.

Remarque de l'autorité environnementale : « *L'autorité environnementale recommande à l'autorité organisatrice de la mobilité de développer une offre de transports en commun permettant de réduire le nombre de véhicules individuels induits par le projet.* »

Il est en effet nécessaire de prendre en compte le développement de la ZAC de la Butte Cordelle dans les évolutions à venir du réseau de transport en commun de la métropole chartraine. Aussi, les services en charge des transports en commun de l'agglomération de Chartres ont été contactés en novembre 2020, dans le but de les tenir informés des futurs besoins créés dans le secteur. Le maître d'ouvrage de la ZAC veillera à transmettre les nouvelles données nécessaires à la planification des transports aux différentes d'avancement du projet de ZAC. Par ailleurs, la desserte du quartier en transports en communs ne pourra être mise en œuvre qu'une fois les nouveaux habitants installés.

Notons par ailleurs, comme le stipule l'étude d'impact, que le PDU porté par Chartres Métropole réaffirme les enjeux liés à la mise en œuvre d'un réseau hiérarchisé et lisible et au développement de l'intermodalité en faveur des transports collectifs et modes de déplacement doux.

¹ Trafic Moyen Journalier Annuel

Le projet répond à ces objectifs, via l'intégration des infrastructures nécessaires aux transports collectifs à moyen et long termes au sein de la ZAC. En effet, le projet laisse la possibilité, via le dimensionnement de la voie principale, au passage d'un éventuel transport en commun si une desserte était jugée nécessaire au sein même du projet. Ces études seront approfondies en phase de réalisation de la ZAC.

Remarque de l'autorité environnementale : « *L'autorité environnementale recommande de définir plus précisément les aménagements sécurisés pour les modes actifs et notamment piétons. » [...] « la recommandation principale de l'autorité environnementale est de présenter lors de l'enquête publique l'étude de requalification de la route de Voves en même temps que le dossier de la ZAC. »*

Le développement des modes actifs représente un enjeu majeur pour garantir aux futurs usagers un environnement urbain de qualité. Il s'agit notamment de traiter l'intégration du futur quartier avec le reste du tissu urbanisé de la commune du Coudray. Pour cela, l'interface créée par la route de Voves (RD29) et la route de la vieille église (RD105) a vocation à être requalifiée en boulevard urbain. L'organisation urbaine de la ZAC permettra ainsi de valoriser une nouvelle entrée de ville à la commune du Coudray et de lui donner une lisibilité par rapport à l'échangeur existant depuis la rocade.

Aussi, une attention particulière doit être portée à la conception du futur boulevard urbain lors des phases ultérieures du projet (dossier de réalisation de ZAC). Les aménagements proposés devront permettre une circulation apaisée et penser l'intégration des modes doux sur cet axe, assurant des connexions sécurisées et fonctionnelles entre le centre-ville et le futur quartier, et incitant ainsi au report modal vers ces modes de déplacement actifs.

Un dialogue sera engagé entre la commune du Coudray et le Conseil départemental d'Eure et Loir, actuel gestionnaire de la RD29, afin de co-concevoir le futur profil de cette voie.

Remarque de l'autorité environnementale : « *Compte tenu de la présence de deux voies de circulation routières majeures (RN123 et route de Voves) jouxtant le projet, l'autorité environnementale recommande la réalisation d'une étude air et santé. »*

Le maître d'ouvrage de la ZAC prend acte de cette préconisation. Une étude air et santé pourra être menée dans le cadre de la phase de réalisation de la ZAC.

Remarque de l'autorité environnementale : «L'autorité environnementale recommande de prévoir des aménagements permettant de respecter les recommandations de l'OMS relatives au bruit en tout point de la ZAC. »

Les aménagements périphériques du projet ont été pensés et dimensionnés pour réduire autant que possible les nuisances sonores pour les futurs habitants du quartier.

Pour réduire l'impact du trafic généré par la RN123 au sud du secteur, des merlons paysagers de 4m de haut ont été implantés afin de limiter la propagation du bruit provenant de la rocade de Chartres. La conception de ces merlons a été optimisée au fil de l'avancée des études du projet. En effet, suite aux conseils du bureau d'études acoustiques Kiétudes, en charge de l'étude d'impact acoustique du projet, les merlons ont été rapprochés des voies routières dans l'objectif de maximiser leur effet d'écran sonore (cf. illustration ci-dessous).

Optimisation de l'implantation des merlons le long de la RN123

Source: Plans masse ZAC de la Butte Cordelle - EAI



Toutefois l'implantation de merlons en bordure de la RN123 a été limitée par la nécessité de préserver les cônes de vue existant sur la cathédrale de Chartres, empêchant le rehaussement des merlons proposés, ou encore, la création d'un merlon continu en bordure sud du projet.

Par ailleurs, les logements les plus exposés au bruit au sein de la ZAC (60 à 65 dB de jour selon l'étude acoustique) feront l'objet d'une isolation acoustique adaptée. Toutefois, les isolations phoniques étant inefficaces une fois les fenêtres ouvertes, cette mesure sera adjointe d'une réflexion sur l'orientation et l'agencement interne des constructions en éloignant les pièces sensibles (chambre, salon, ...) des voies les plus empruntées et utiliser les autres pièces « moins sensibles » (cuisines, salle de bain, ...) ou des coursives comme zone « tampon ».

Concernant les nuisances générées spécifiquement par la RD105 et la RD29 au nord du site, comme cela a été évoqué précédemment, la mise en œuvre du projet impliquera la transformation de cet axe en boulevard urbain. Des études seront menées dans le but de proposer sur cet axe une circulation routière apaisée et des aménagements dédiés aux modes doux. Cela aura pour effet de réduire les nuisances sonores générées en bordure des voies concernées.

En outre, le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN154 et de la RN12 prévoit dans son évaluation socio-économique une diminution de trafic d'environ 20% sur la RN123 au droit du Coudray. Cette diminution du trafic, comme le montre l'étude d'impact, engendrerait une réduction du bruit généré par la RN123 d'environ 0,9 db. Diminution qui profiterait en premier lieu aux habitants de la frange sud de la ZAC.