



Association de Défense
du Quartier de l'Épargne
1 rue de la Prévoyance
28000 CHARTRES
☎ 02 37 21 69 36

Chartres, le 11 juin 2014

Monsieur le Député-Maire
Hôtel de Ville
Place des Halles
28019 Chartres cedex

Objet : Dossier ZAC Pôle gare - Consultation du public

Monsieur le député maire,

L'Association « Epargnez-nous » a pour but d'œuvrer à la préservation du quartier de l'Épargne et de défendre les intérêts des riverains face au projet « pôle gare ». Si elle n'est pas hostile au développement de ce quartier, elle entend attirer votre attention sur les risques d'une dégradation de la qualité de vie du quartier dans le cadre du projet pôle gare. L'Association a eu l'occasion de s'exprimer sur ce point dans le cadre de l'enquête publique du Plan de déplacement urbain, puis récemment de l'équipement plurifonctionnel, culturel et sportif. Elle souhaite également formuler des observations à l'égard du dossier de la ZAC « pôle gare » soumis à consultation du public.

1/ Sur la faune

L'étude d'impact considère que « compte tenu du caractère urbain de la zone (formations végétales naturelles peu représentées, omniprésence humaine), les potentialités d'accueil de la faune sont très restreintes et limitées à celles fréquentant les milieux urbains. Les espèces rencontrées sont communes et non protégées au titre de la législation en vigueur. »

Pour les chiroptères, il est précisé que « la fréquentation humaine du site, et notamment des installations ferroviaires, est défavorable à sa capacité d'accueil pour ces espèces sensibles aux dérangements ».

Ces considérations ne font référence à aucune étude, aucun comptage. Or, il n'est pas inhabituel de rencontrer dans les jardins et parfois sur la voie publique du secteur du quartier de l'Épargne des espèces de toutes natures qui viennent contredire ces arguments : orvets, petits mammifères, chauves-souris et hérissons. Ces espèces ne sont-elles pas protégées ? L'étude d'impact ne peut pas écarter les conséquences de ce projet sur cette faune qui a pu se développer au fil des années dans un secteur jugé calme et doté de nombreux jardins champêtres. L'urbanisation et l'éclairage artificiel de la zone n'auront-ils pas pour effet de nuire à cette faune ?

2/ Sur le bruit et la qualité de l'air

Dans son avis du 23 janvier 2014, l'autorité environnementale a conclu que « *le projet...ne permettra pas une limitation de l'usage de la voiture, qu'il pourra entraîner une hausse du trafic dans le secteur de la gare routière et une dégradation de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air* ». Ce constat confirme les craintes de l'association qui n'a cessé de souligner les conséquences néfastes d'une densification et l'éloignement de l'objectif initial qui consistait à améliorer les conditions de circulation dans le secteur de la gare.

2-1/ En matière de bruit :

2-1-1 / Les mesures acoustiques

Par courrier du 24 juin 2011, l'Association avait dénoncé les conditions dans lesquelles ont été programmées les mesures acoustiques réalisées durant 5 jours à partir du 20 juin 2011 :

- conditions météorologiques défavorables ;
- mesures acoustiques perturbées par des sources de bruit parasites, non identifiées par le bureau d'études ;
- absence de l'opérateur pendant les relevés ;
- exclusion, dans l'étude, de la période du week-end.

Ce courrier est resté sans réponse de votre part. A ma connaissance, aucune mesure complémentaire n'a été réalisée, et aucune corrélation n'a été faite par ailleurs avec le relevé acoustique ponctuel effectué dans le cadre de l'étude d'impact de l'équipement plurifonctionnel, culturel et sportif (1 point sur 24h).

Ces mesures acoustiques sont contestables. En l'absence physique de l'opérateur, il aurait été souhaitable de retenir l'indicateur L90 pour caractériser le niveau de bruit de fond (L90). D'ailleurs, le bureau d'études acoustiques chargé du projet d'équipement plurifonctionnel a fait le choix de retenir cet indicateur qui permet de faire abstraction des bruits parasites.

Cet indicateur permet par ailleurs de constater que les mesures réalisées au point 3-maison SNCF ont manifestement été perturbées par un bruit constant, non identifié et non expliqué, puisque le niveau de bruit de fond de nuit (L90 = 47,5 dBA) est supérieur à celui de jour (L90 = 46,9) !

Choisir les mêmes critères d'une étude à l'autre renforcerait la cohérence des résultats ...

Ces observations sont d'ailleurs corroborées par l'autorité environnementale qui souligne « *qu'aucune précision n'est donnée quant aux contributions respectives des principales sources de bruit (véhicules particuliers, trains, autres types de sources)* », et s'interroge sur les hauteurs hors norme des microphones, tout en regrettant le manque de description de l'état initial.

2-1-2 / Les infrastructures

Les études acoustiques soulignent que les maisons situées au niveau de la rue du Chemin de Fer et à l'extrémité de la rue de l'Épargne sont en « ambiance sonore modérée » avant projet, ce qui implique que la contribution de la voie nouvelle ne doit pas dépasser réglementairement les niveaux de 60 dBA de jour et de 55 dBA de nuit, au niveau des habitations riveraines, selon l'arrêté du 5 mai 1995.

Sur la base de l'indice L90, le bruit de fond au point n° 4 est évalué à 48 dBA le jour, 37 dbA la nuit. A titre de comparaison, les niveaux de bruit relevés à quelques mètres en face, dans le cadre de l'étude d'impact du projet d'équipement plurifonctionnel, s'établissent à 40,5 dBA le jour et 37,5 dBA la nuit. Aucune corrélation n'est faite entre ces deux études.

D'après la modélisation, les niveaux admissibles réglementaires ne seraient pas dépassés, mais l'autorité environnementale souligne que la limite maximale autorisée est atteinte au moins pour deux habitations.

L'ambiance sonore future avoisinerait à terme les 60 dBA, mais les incertitudes sur les valeurs projetées n'ont pas été étudiées. Dans l'état, la voie nouvelle contribuerait à augmenter l'ambiance sonore existante de plus de 10 dBA au droit des tiers les plus proches, ce qui correspond à une perception doublée du niveau sonore !

La voie nouvelle sera-t-elle en contrebas afin de limiter les nuisances sonores ?

A ce stade, il paraît peu crédible de conclure que « *cette nouvelle voie ne provoque aucun impact réglementaire* ». Des protections phoniques doivent être prévues d'ores et déjà pour limiter l'impact de cette voie qui constituera, dans un environnement calme, un trouble de voisinage.

D'autre part, l'Association regrette que l'étude n'évoque à aucun moment les capacités des voies à absorber le flux de circulation après travaux. Comment seront régulés les flux de circulation en sortie de parking lors de spectacle de grande ampleur ? Comment seront aménagés les croisements au niveau du COMPA pour éviter les embouteillages déjà existants dans ce secteur ? A ce jour, aucune réponse n'est apportée à ces préoccupations.

2-1-3 / Les bruits de chantiers

Les travaux vont s'échelonner sur une période d'une dizaine d'années, ce qui sera difficilement supportable pour les riverains. Les propositions usuelles évoquées dans l'étude d'impact ne sont pas suffisantes et l'autorité environnementale insiste pour que le dossier de consultation des entreprises comporte une évaluation du risque de gêne ou de dommage vibratoire aux riverains.

2-2 / Sur la qualité de l'air :

L'autorité environnementale souligne que :

- *« L'usage des modes de déplacement alternatifs à l'automobile conduit en définitive à une augmentation des concentrations des polluants dans l'air aux abords d'un site sensible »* puisque *« l'aménagement du pôle gare contribue à une augmentation de 24 % de l'ERI au niveau de l'école Saint Jean.*
- *les émissions atmosphériques du parking n'ont pas été quantifiées ».*

Cet aspect est particulièrement regrettable pour un projet multimodal qui a vocation à limiter l'usage de l'automobile. En tout état de cause, l'impact sanitaire des émissions atmosphériques du parking (2500 places) lié au fonctionnement de l'équipement plurifonctionnel doit être abordé. Il ne l'a pas été dans le cadre de l'étude d'impact de cet équipement.

De plus, l'autorité environnementale précise que le niveau d'étude air et santé publique doit être de niveau I en présence de lieux dits sensibles (hôpitaux, crèches, écoles, stades, centres sportifs, résidences de personnes âgées).

Par conséquent, il conviendrait de recourir à une étude de niveau I au droit de la salle projetée.

L'association demande que des mesures conservatoires spécifiques soient retenues durant la phase des travaux, puis lors de la mise en service de la voie nouvelle et de l'équipement plurifonctionnel pour *« offrir aux habitants un cadre de vie agréable »*, objectif annoncé dans le dossier de création de la ZAC.

Elle demande que l'étude d'impact soit complétée, en tenant compte des dispositions prévues par l'article L.122-1-II du code de l'environnement qui stipule que *« Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrage et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme ».*

Tous les projets étant liés, l'étude mérite d'être globalisée pour clarifier les enjeux et éviter qu'un cloisonnement des études ne provoque une atténuation artificielle des impacts.

Soline GIRARD
Présidente de l'Association

