

REPUBLIQUE FRANCAISE

VILLE DE CHARTRES Conseil Municipal

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Séance du lundi 08 septembre 2014

DELIBERATION N°14/316

URBANISME – Projet de ZAC «pôle gare» : bilan de la concertation préalable et de la mise à disposition du public de l'étude d'impact

Le Maire soussigné certifie que le compte-rendu de la présente délibération a été affiché dans les délais légaux

Nombre de Conseillers en exercice : 39

Présents : 29

Votants : 38

« Cette décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif d'Orléans dans un délai de 2 mois à compter de sa notification ou de sa publication, en application de l'article R.421-1 du Code de Justice Administrative. »

L'an deux mille quatorze, le lundi 08 septembre à 18 h 30, le Conseil municipal légalement convoqué, s'est réuni à l'Hôtel de Ville de Chartres sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre GORGES, Maire.

Date de la convocation : mardi 02 septembre 2014

Etaient présents : Monsieur GORGES, Député-maire

Madame FROMONT, Monsieur MASSELUS, Madame DORANGE, Monsieur GUERET, Madame DUTARTRE, Madame BARRAULT, Monsieur GEROUDET, Madame VINCENT, Madame MESNARD, Monsieur GORGE, Adjoint au Maire.

Madame CHEDEVILLE, Monsieur CONTREPOIS, Monsieur LHUILLERY, Monsieur BONNET, Madame CRESSAN, Madame DEVENDER, Monsieur DUVAL, Madame FERRONNIERE, Madame MOREL, Monsieur ROLO, Monsieur TEILLEUX, Madame VENTURA, Monsieur YASAR, Monsieur CHEVEE, Madame RENDA, Madame SIRANDRE, Monsieur BILLARD, Monsieur BARBE, Conseillers Municipaux.

Etaient représentés :

Mme ELAMBERT
Mme GAUJARD
M. LEBON
M. MALET
Mme MILON
Mme MAUNOURY
M. BREHU
Monsieur MAYINDA-ZOBELA
Monsieur PIERRAT

par pouvoir à Mme DORANGE
par pouvoir à Mme DUTARTRE
par pouvoir à M. CHEVEE
par pouvoir à Mme FERRONNIERE
par pouvoir à Mme FROMONT
par pouvoir à Mme RENDA
par pouvoir à M. BONNET
par pouvoir à Mme CRESSAN
par pouvoir à Mme CHEDEVILLE

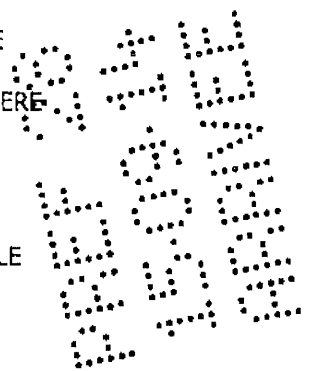
Etait excusé :

M. BRIERE-SAUNIER

Conformément à l'article L 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris dans le sein du Conseil.

Madame CHEDEVILLE, Conseillère municipale déléguée, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir cette fonction qu'elle a acceptée.

Monsieur Bernard ORTS, Directeur Général des Services, qui assistait à la séance, lui a été adjoint à titre d'auxiliaire.



M. Daniel GUERET expose :

Afin de mener à bien le projet du « pôle gare », la procédure opérationnelle qui a été retenue est la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). Avant de se prononcer sur le dossier de création de la ZAC, le Conseil municipal doit délibérer sur les bilans de la concertation préalable et de la mise à disposition du public du dossier d'étude d'impact.

1. Sur la concertation

Conformément aux dispositions de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, le Conseil municipal a défini par délibération n° 11/143 du 14 avril 2011 les modalités de la concertation préalable de la manière suivante :

- Mise à disposition du public d'un dossier d'information à l'accueil de la mairie, avec un registre dans lequel chacun pourra consigner ses observations.
- La publication dans le magazine communal «Votre Ville» d'un dossier sur le projet urbain.
- L'organisation de réunions publiques d'information à l'attention des habitants et des usagers du quartier.

De juin 2011 à juillet 2014, soit pendant plus de 3 ans, la concertation publique et l'information donnée à la population ont été particulièrement riches et soutenues :

- Le registre d'observations a été mis à la disposition du public en juin 2011, aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie : 11 observations ont ainsi été recueillies.
- plus de 70 articles de presse sont parus sur le projet, en très grande majorité dans l'Echo Républicain, mais également dans les revues «le Moniteur», «Traits Urbains», «Ville Rail et Transports». 13 articles ont été publiés dans le magazine communal et 3 articles présentant le projet sont parus dans le magazine communautaire, «Votre Agglo». 3 conférences de presse ont également été organisées.
- Une plaquette dédiée à la présentation globale du projet du pôle gare a été éditée en 2012 pour communiquer à la population les enjeux multiples liés à ce projet complexe. Un pavillon, spécifiquement consacré à la présentation du projet, a été mise en place durant la durée des «Artisanales» du 12 au 15 octobre 2012.
- L' élu en charge du projet du pôle gare, a tenu plus d'une dizaine de permanences en mairie qui a permis aux associations, aux riverains et à l'ensemble de la population d'échanger régulièrement sur le projet.

6 réunions de présentation du projet à destination d'un public spécifique (gendarmerie, SNCF, RFF, associations...) ont été organisées. 10 réunions de groupe de travail ont été programmées avec les associations de riverains et d'usagers de la gare, avec le comité d'établissement de la SNCF, avec les représentants des taxis, de l'école Saint Jean, et avec les élus de Mainvilliers. 5 réunions de présentation du projet aux élus municipaux et communautaires ont été réalisées.

3 réunions publiques centrées sur le projet du pôle gare (le 28 juin 2011, le 11 juillet 2012 et le 7 juillet 2014) ont été organisées afin d'exposer et d'échanger avec la population sur l'avancement du projet et de la procédure.

Nonobstant les modifications apportées au projet durant ces trois dernières années pour notamment tenir compte des observations recueillies, certaines composantes du projet global du pôle gare suscitent encore des interrogations et quelques inquiétudes, essentiellement de la part des riverains et des usagers du quartier.

La synthèse du bilan des questions et des observations recueillies sur le registre ainsi que lors des réunions publiques est reportée en annexe du présent rapport.

2. Sur la mise à disposition du public du dossier d'étude d'impact

Conformément aux dispositions de l'article L 122-1-1 du Code de l'environnement, le Conseil municipal a décidé par délibération n° 14/184 du 19 mai 2014 de mettre à disposition du public l'étude d'impact du projet de ZAC accompagnée de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. Cette procédure a été annoncée par la publication d'un avis dans les journaux «l'Echo Républicain» et «l'Echo de Brou» et sur le site internet de la ville, par l'affichage d'un avis à l'hôtel de ville, ainsi que sur 10 panneaux implantés sur et autour du site du projet.

Le dossier constitué est resté à la disposition du public, à l'accueil de l'Hôtel de ville, du mercredi 4 au vendredi 20 juin 2014 aux heures habituelles d'ouverture.

Après clôture du registre, il est fait constat de 11 observations enregistrées et de 10 courriers reçus.

La synthèse du bilan de cette mise à disposition est reportée en annexe du présent rapport.

Il est proposé d'émettre un avis sur le bilan de la concertation préalable et sur celui de la mise à disposition du public portant sur le projet de création de la ZAC «pôle gare».

Avis favorable de la Commission Générale réunie le 1^{er} septembre 2014.

LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré, à la majorité, par 34 voix pour, 1 voix contre (M. Barbe) et Mmes Maunoury, Renda, Sirandré ne prennent pas part au vote.

APPROUVE le bilan de la concertation préalable avec le public portant sur la création de la ZAC «pôle gare» ;

APPROUVE le bilan de la mise à disposition du public de l'étude d'impact accompagnée de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement correspondant à la création de la ZAC «pôle gare».

AUTORISE le Maire ou son représentant à signer tous les actes y afférents.

EXECUTOIRE, compte tenu de 15 SEP. 2014

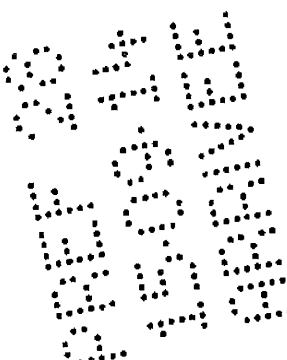
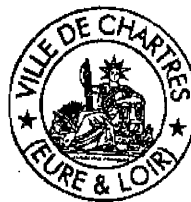
- la transmission en Préfecture, Fait le

- l'affichage, Fait le 12 SEP. 2014

- la notification aux intéressés, Fait le

- la publication au recueil des actes administratifs, Fait le 2 SEP. 2014

Pour expédition certifiée conforme,
Pour le Maire et par délégation,
Le Directeur Général des Services,



ANNEXE 1

Projet de création de la ZAC « pôle gare » Bilan de la concertation

RAPPEL DES MODALITES

Par délibération n°11/143 du 14 avril 2011 et conformément aux dispositions de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, le Conseil municipal a défini les modalités de la concertation préalable de la manière suivante :

- Mise à disposition du public d'un dossier d'information à l'accueil de la mairie, avec un registre dans lequel chacun pourra consigner ses observations.
- La publication dans le magazine communal «Votre Ville» d'un dossier sur le projet urbain.
- L'organisation de réunions publiques d'information à l'attention des habitants et des usagers du quartier.

BILAN

La concertation a été menée conformément aux modalités annoncées :

1. La mise à disposition du public d'un dossier d'information à l'accueil de la mairie, avec un registre dans lequel chacun pourra consigner ses observations

A compter de la date de la délibération visée plus haut, un registre accompagné d'un dossier d'information a été mis à la disposition du public à l'accueil de la mairie aux jours et aux heures habituels d'ouverture. A la date du bilan (août 2014), 12 observations figurent sur le registre.

Les remarques proviennent essentiellement des riverains au projet et s'articulent autour :

- des risques d'augmentation des nuisances sonores et des pollutions associées à la croissance du trafic motorisé projeté aux heures de pointe, côté quartier de l'Epargne avec la nouvelle voie créée, au niveau du pont Casanova et de la rue du Faubourg Saint-Jean, en raison de l'implantation du parking de 2800 places, de la gare routière, de l'équipement culturel et sportif et du schéma de circulation qui seraient susceptibles de générer un report massif des flux de circulation sur ces voies et à l'arrière de la gare actuelle ;
- d'interrogations sur le fait que le projet soit mis en œuvre sans attendre les conclusions du PDU ;
- de la faible largeur de la future passerelle enjambant les voies ferrées ;
- de la nécessité pour les riverains d'être écoutés et de répondre à leur demande de modifications.

Le maître d'ouvrage indique que le PDU traite de l'ensemble du territoire de l'agglomération et non de détails de circulation sur un quartier. Parallèlement, les concepteurs du pôle gare ont été informés de l'avancement des études PDU : le projet d'intermodalité et de montée en puissance des transports collectifs et des modes doux de déplacements du projet du pôle gare est parfaitement compatible avec les actions du PDU qui a été approuvé en février 2014.

Le maître d'ouvrage du projet entend poursuivre le dialogue et la concertation avec les habitants dans le cadre de la phase de réalisation de la ZAC et de conduite des travaux de manière à lever le maximum d'inquiétudes et à répondre au complément d'études demandé par l'autorité environnementale. L'une des finalités de cette concertation est de permettre également une amélioration en continu du projet de ZAC.

Pour cela, le maître d'ouvrage précise avoir créé très récemment un comité d'échange et de réflexion pour cette phase de mise en œuvre opérationnelle du projet. Ce comité est composé notamment des représentants des associations et des riverains du projet.

Il faut également ajouter que si les grandes lignes du projet sont conservées, celui-ci a évolué techniquement depuis 2011 pour répondre aux remarques des habitants. Aucune question n'a été éludée et la volonté de la municipalité de conserver la qualité de vie de l'ensemble des quartiers adjacents au projet demeure constante.

Concernant les modifications apportées au projet, le maître d'ouvrage souhaite rappeler que :

- les accès et les sorties du parking et du futur complexe culturel et sportif ont été enterrées au maximum et la sécurité des piétons sur la plateforme a bien été prise en compte ;
- la voie de contournement se situera en dessous de la rue Chemin de Fer. Cette dernière pourra être rendu privative de manière à éviter le stationnement sauvage et le talus existant sera conservé et végétalisé ;
- un projet immobilier, programmé sur un îlot situé à l'interface du quartier de l'Épargne et du futur équipement culturel et sportif, a été abandonné au profit d'un espace paysager afin de répondre aux doléances des riverains sur la préservation de leur cadre de vie.
- la passerelle sera parfaitement accessible et adaptée aux flux prévisibles des piétons qui pourront à la fois se rendre sur les quais, sur la plateforme de la future gare routière et sur le parvis du futur complexe culturel et sportif. Un concours de maîtrise d'œuvre devrait prochainement aboutir. Les études de maîtrise d'œuvre permettront de définir précisément le dimensionnement de l'ouvrage. A ce stade, il n'est pas prévu que cette passerelle soit aménagée pour la rendre accessible aux 2 roues, compte tenu de sa complexité de réalisation et d'un coût prévisible onéreux.
- en 2014, les études préalables liées à la construction du parking mettent en évidence la nécessité d'enlever un niveau au projet initial de parking souterrain (affleurement de la nappe phréatique), ce qui porterait sa jauge à environ 2000 places et non 2800 places, limitant un peu plus les flux de circulation et les nuisances.

Sur ce sujet précis, le maître d'ouvrage tient à préciser que les flux générés par les utilisateurs quotidiens du futur parking (navetteurs et usagers de la gare aux heures du pointe du matin et de fin d'après-midi) doivent être séparés des flux spécifiquement liés aux spectacles et aux rencontres sportives qui se dérouleront plus en soirée et les week-end. Ces flux de circulation n'étant pas synchrones, le risque de retenue paraît sinon peu probable, du moins très ponctuel. Les études précises de dimensionnement du futur parking n'étant pas achevées, des évolutions capacitaires pourront encore intervenir.

2. La publication dans le magazine communal « Votre Ville » d'un dossier sur le projet urbain

Depuis 2011, le maître d'ouvrage a communiqué très régulièrement par voie de presse et a publié près de 17 articles sur le projet ou sur certaines de ses composantes dans le magazine communal « Votre Ville », permettant ainsi à la population de prendre connaissance de l'avancement du projet (conventions, programme, études, historique...).

En 2011, 5 articles sont parus dans les magazines de juin, juillet-août, septembre, octobre et décembre. En 2012, 4 articles ont été publiés dans les magazines de janvier, de février, de mai, et de septembre. En 2013, 7 articles traitant directement ou indirectement du projet ont été publiés dans les magazines de février, mai, juin, juillet-août, septembre et de décembre. En 2014, un article est paru en février 2014 dans le magazine communal.

Trois articles ont également été publiés dans le magazine communautaire « Votre Agglo » et une plaquette sur le pôle gare a été distribuée aux artisanales de 2012.

3. L'organisation de réunions publiques d'information à l'attention des habitants et des usagers du quartier

Le maître d'ouvrage a organisé trois réunions publiques d'information et d'échanges avec la population à l'hôtel de ville : le 28 juin 2011, le 11 juillet 2012 et le 7 juillet 2014. Ces réunions, qui ont systématiquement fait l'objet d'une présentation numérique de l'avancement des études et du projet par le maître d'œuvre du projet, ont eu pour principal objectif de faire avancer le processus de concertation de manière à ce que les observations puissent être examinées et éventuellement prises en compte dans la conduite des études et des travaux.

Entre 30 et 120 personnes ont assisté à ces réunions. La synthèse réalisée ci-dessous évoque les principaux points abordés lors de ces réunions, ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

- Les éventuels risques d'expropriation des parcelles et des biens impactés par le projet de ZAC : le maître d'ouvrage s'est engagé à ne procéder à aucune expropriation et indique que le projet avancera avec celles et ceux qui le veulent.
- Les incidences des travaux sur les maisons : des référés préventifs seront prévus sur chaque bâtiment susceptible d'être touché par les travaux.
- Les inquiétudes suscitées par la création d'une nouvelle voie de contournement et de la plateforme pour les cars à proximité de la rue du Chemin de Fer : le maître d'ouvrage a indiqué que le talus sera conservé et paysagé et les accès/sorties du parking, comme la cour de service de l'équipement plurifonctionnel, seront enterrées au maximum pour minimiser les éventuelles nuisances.
- L'aspect résidentiel du projet : l'objectif du maître d'ouvrage est de restructurer le secteur pour en faire un quartier à part entière, mixte, vivant en journée comme en soirée. Pour rappel, le programme prévoit 26 238 m² de surface de plancher en logement (soit environ 300 logements), 21 705 m² de surface de plancher pour les activités tertiaires et 13 705 m² de surface de plancher dédiés aux commerces et aux services.
- Les risques de report de trafic sur les voies adjacentes au projet et les risques d'engorgement de la rue Chauveau Lagarde, du pont Casanova ont été souvent évoqués. Le maître d'ouvrage comprend ces inquiétudes mais rappelle que le problème de ces voies n'est pas plus compliqué à traiter qu'ailleurs (Cf. les travaux du cœur de ville).

Le maître d'ouvrage ajoute que conformément aux orientations du PDU, le développement d'un véritable nœud intermodal passe avant tout par un nouveau partage des voiries au bénéfice des transports collectifs et des modes doux de déplacements et au détriment de l'usage de la voiture particulière. Rien ne sera fait pour accélérer le trafic des voitures : l'objectif fort et assumé par la municipalité est de donner la priorité aux bus, afin d'accroître leur vitesse commerciale, et aux modes actifs de déplacements, et non de favoriser la fluidité du transit automobile par le centre ville. Les voies réservées aux automobiles seront par conséquent réduites et la régulation des principaux carrefours se fera par feux tricolores.

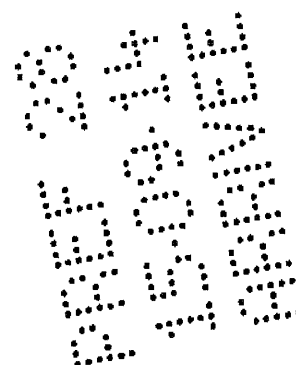
- La coordination PDU-Pôle gare : le maître d'ouvrage a indiqué que le PDU a été réalisé sur le périmètre des 47 communes. Les études du PDU ont conduit Chartres métropole à développer l'idée de réaliser plusieurs parkings relais en périphérie de l'agglomération, connectés aux futures lignes de bus à haut niveau de service pour offrir un service public attractif et alternatif à l'usage de la voiture. La création de la maison du vélo participe également au développement progressif de l'intermodalité en gare, en pleine compatibilité avec les orientations du PDU.

- L'aspect financier du projet : le maître d'ouvrage rappelle que l'objectif est de trouver un équilibre à terme sur ce projet multi-partenarial, en précisant qu'un travail a été réalisé en termes de répartition des financements avec la Région, le Département, la SNCF, RFF, Chartres métropole... Il n'y aura pas d'impact sur la fiscalité locale. Pour mémoire, le maître d'ouvrage précise que la Région a pris pour référence ce projet chartrain pour établir la règle de financement d'un équipement culturel et sportif.
- La sécurisation de la rue et des abords de l'école Saint-Jean : le maître d'ouvrage a indiqué qu'un groupe de travail spécifique a été constitué fin 2011, réunissant la direction et les parents d'élèves pour traiter cette problématique spécifique. La ville a toujours répondu aux sollicitations des parents d'élèves et de la direction de l'établissement et les a invités très récemment à intégrer le comité d'échange et de réflexion du pôle gare qui vient d'être mis en place. Le maître d'ouvrage a tenu à rappeler que l'aménagement du pôle gare aura pour effet une réorganisation générale, en termes de vitesse et de sens de circulation, avec un problème persistant devant l'école Saint-Jean. Le débouché prévu de la voie de contournement rue du Faubourg Sain-Jean, ainsi que la suppression de places de stationnement, obligent à trouver une réserve foncière pour réaliser un parking de dépose-minute. Cette problématique d'accès nécessitera une bonne concertation avec les parents d'élèves et la direction de l'établissement ; l'objectif immédiat du maître d'ouvrage étant de gérer l'installation du futur chantier par rapport à la rue du Faubourg Saint-Jean.
- La localisation de l'équipement culturel et sportif au pôle gare : la ville et la Communauté d'agglomération, dans une volonté partagée, assument le choix politique de cette implantation centrale qui semble cristalliser les inquiétudes de certains riverains. Le maître d'ouvrage tient à souligner qu'en moyenne, 40% des personnes qui assistent à un spectacle ou se rendent au cinéma en centre-ville, viennent à pied. Planter un tel équipement en périphérie aurait conduit les usagers à s'y rendre systématiquement en voiture et irait totalement à l'encontre des lois SRU et Grenelle qui demandent aux collectivités locales de privilégier les politiques de renouvellement urbain, de reconstruction de la ville sur elle-même et de densification ciblée aux abords des stations de transports collectifs et des gares afin de limiter l'étalement urbain et la consommation foncière. Le programme global du pôle gare s'inscrit bien dans cette logique voulue par le législateur. Rappelons qu'en Région Centre, les équipements de ce type seront subventionnés s'ils sont situés à côté d'un pôle d'échange multimodal. La position des collectivités locales et celle des financeurs du projet sont donc parfaitement cohérentes.
- la capacité du parking et la question du stationnement : le maître d'ouvrage a précisé qu'il n'y aura jamais 2800 voitures qui sortiront tous les soirs, d'autant plus qu'au stade des études actuelles, la jauge maximum envisagée pour le futur parking souterrain avoisine plutôt les 2000 places. Le maître d'ouvrage a indiqué que cette jauge n'était pas si énorme que cela si l'on considère :
 - le besoin de reconstituer l'offre en stationnement aérien, notamment celle liée aux besoins propres de la SNCF, et celle du Parcotrain qui disparaîtront (sans compter les voitures ventouses qui stationnent dans les rues des quartiers riverains et sur les parkings périphériques du centre hospitalier ou des grandes surfaces commerciales) ;
 - le besoin de disposer d'une offre supplémentaire liée à l'implantation de l'équipement culturel et sportif ;
 - la nécessité d'anticiper une hausse de la fréquentation de la gare à horizon 2030.
 Le but est d'organiser le stationnement, via un billet unique et un abonnement englobant ticket de parking et billet de train, à tarif abordable pour être suffisamment attractif.

Concernant les risques de stationnement sauvage et de nuisances liés à la circulation dans les rues limitrophes au projet et notamment dans le quartier de l'Épargne, le maître d'ouvrage a réaffirmé la volonté de prévenir ces dérives en proposant une mise en impasse ou un contrôle d'accès de la rue du Chemin de Fer. Si la plateforme de la gare routière peut générer un peu plus de bruit et de pollution pour les riverains, il faut également garder à l'esprit que l'aménagement proposé permet un accès direct au pôle gare pour tous les habitants du secteur et que la voie de

contournement et d'accès au futur parking sera aménagée de façon à ce que la vitesse des véhicules soit réduite.

- La problématique de la pollution sonore et de l'air : le maître d'ouvrage a indiqué que des études complémentaires seront menées en phase de réalisation de la ZAC, conformément à la demande de l'autorité environnementale. La ville reste très sensibilisée à cette problématique de santé publique qui touche notamment le site de l'école Saint-Jean.
- La sécurisation des modes doux de déplacements : le maître d'ouvrage a souhaité donner la priorité aux piétons qui constituent la grande majorité des usagers de la gare. La question de la sécurité piétonne a été bien appréhendée dans le projet. Dans le prolongement de la future passerelle, la traversée de la gare routière est prévue sur des axes très larges en évitant au maximum les obstacles. Sur cette dalle, seuls les bus et les cars circuleront, contrairement à la situation actuelle où tous les flux s'entrecroisent. Une liaison piétonne directe souterraine sera créée entre le futur complexe et le futur parking. Les traversées de la place Pierre Sépard seront assez larges et canalisées avec des matériaux et des textures différentes pour sécuriser les piétons.
- Le dynamisme commercial : le constat est partagé sur le fait que le quartier est plutôt déserté en journée et reste encombré aux heures de pointe du matin et du soir. A l'instar de ce qui s'est passé dans le secteur du Grand Faubourg et dans le prolongement de l'aménagement du cœur de ville, l'objectif affiché par la ville est de faire vivre tous les commerces et de revitaliser le tissu commercial du quartier grâce à l'apport de nouveaux équipements et d'une nouvelle population en lieu et place d'une friche dévalorisante (SERNAM).
- Les impacts du projet sur les installations ferroviaires : RFF travaille actuellement sur la reconstitution ferroviaire. Le comité d'engagement de la SNCF a acté un scénario de reconstitution dont le coût est passé de 80 à 30 millions d'€.
- Les « débordements » du projet et la concertation avec Mainvilliers : le dialogue avec les élus de Mainvilliers est en cours. Depuis les élections municipales, la municipalité a sollicité la commune de Mainvilliers afin qu'elle désigne trois personnes qui intégreront le groupe de travail.



ANNEXE 2

Projet de création de la ZAC « pôle gare » Bilan de la mise à disposition du public du dossier d'étude d'impact

RAPPEL DES MODALITES :

Par délibération n°14/184 du 19 mai 2014 et conformément aux dispositions de l'article L 122-1-1 du code de l'environnement, le Conseil Municipal a décidé de mettre à disposition du public l'étude d'impact du projet de ZAC accompagnée de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

Cette procédure a été annoncée par la publication d'un avis dans les journaux «l'Echo Républicain» et «l'Echo de Brou» et sur le site internet de la ville, par l'affichage d'un avis à l'hôtel de ville, ainsi que sur 10 panneaux implantés sur et autour du site du projet.

Le dossier constitué est resté à la disposition du public, à l'accueil de l'hôtel de ville, du mercredi 4 au vendredi 20 juin 2014 aux heures habituelles d'ouverture.

La mise à disposition du public de l'étude d'impact a été menée conformément aux modalités annoncées.

BILAN :

Après clôture du registre, il est fait constat de 11 observations enregistrées et de 10 courriers reçus. Les observations recueillies et les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont synthétisées ci-après :

- Les mauvaises conditions de consultation du dossier dans le hall d'accueil de l'hôtel de ville : le maître d'ouvrage a pris acte des remarques du public (bruits incessants, peu de place...) et fera en sorte pour qu'à l'avenir, dans le bâtiment du boulevard Chasles comme dans la future cité administrative, les conditions de consultation des dossiers soient meilleures et plus « apaisées ». Cependant, la ville rappelle que ce dossier a été simultanément mis en ligne afin de permettre aux habitants de consulter ce dossier par internet en toute tranquillité.
- L'opposition de certains riverains au projet de ZAC et notamment au projet d'équipement culturel et sportif et à la densité du programme : comme il est précisé dans la précédente annexe sur ce point, le maître d'ouvrage assume son choix politique de localisation et de dimensionnement de l'équipement culturel et sportif, tout comme il assume le programme qui vise à densifier globalement et surtout à valoriser ce secteur dont l'image actuelle est plutôt négative. A ce sujet, il convient de rappeler que ce projet, inscrit dans le programme électoral du candidat J.P. Gorges, a été légitimé par les résultats des élections municipales de mars 2014 dès le premier tour du scrutin.
- Le maître d'ouvrage du projet précise également que le dossier de réalisation permettra d'affiner la programmation et la qualité globales du projet en poursuivant une démarche constructive de dialogue et d'écoute avec les habitants.
- L'insuffisance de précisions et de réponses de l'étude d'impact sur certaines questions (gestion des flux de circulation) ou sur des volets environnementaux bien précis (faune et flore, mesures acoustiques, pollution de l'air, phase chantier...) : le maître d'ouvrage a bien noté certaines insuffisances ou certains manques de précisions de l'étude d'impact qui ont été relevées dans l'avis de l'autorité environnementale et relayées par certains riverains. Comme le demande l'autorité environnementale, ces points (méthodologie d'analyse de la qualité de l'air, des impacts

sonores, évaluation des émissions polluantes du parking,...) seront approfondis et des compléments seront apportés pour limiter ceux des impacts du projet qui pourraient se révéler négatifs.

- Le cloisonnement de l'étude d'impact qui ne prendrait pas en compte l'ensemble du programme de la ZAC : la ville tient à rappeler que l'étude d'impact a été élaborée en respectant les dispositions du code de l'environnement. Par ailleurs, le maître d'ouvrage fait remarquer que l'autorité environnementale a relevé en conclusion de son avis que : «*si les analyses en termes de bruit et de qualité sont perfectibles*» et que ces points «*mériteront d'être approfondis au fil de l'avancement du projet*», cette dernière juge également que «*l'étude d'impact est globalement de bonne qualité*».
- Les incertitudes quant à la durée du chantier et à la capacité du parking : le maître d'ouvrage estime que la livraison de la phase 1 en rive ouest (voie de contournement, parking, plateforme multimodale, équipement plurifonctionnel culturel et sportif et passerelle piétonne) aura lieu courant 2019 à début 2020 (hors aléas). Les travaux de construction du site SERNAM sont programmés en 2017, la ville n'envisage donc pas un chantier sur une durée de 15 ans.

Comme suite aux conclusions de l'avis de l'autorité environnementale, la ville est en train de poursuivre la réflexion et mène une étude sur la capacité optimale de stationnement du futur ouvrage qui, à ce jour, a déjà vu sa jauge maximale ramenée à 2000 places.

- Les inquiétudes liées aux risques d'embouteillage sur les voiries et aux incidences sur l'environnement : ces incidences concernent essentiellement les nuisances sonores et la dégradation de la qualité de l'air à l'arrière de la gare et au niveau de l'école rue du Faubourg Saint-Jean. La réponse du maître d'ouvrage a été apportée en annexe 1 et celui-ci s'est engagé à apporter des compléments en matière d'impacts environnementaux liés à la hausse du trafic sur ces voies. Le maître d'ouvrage ajoute qu'il travaille pour les 50 ans qui viennent et souligne que le trafic automobile devrait émettre dans le futur beaucoup moins de polluants que par le passé, compte tenu des progrès technologiques constants. La ville rappelle également que l'augmentation de l'efficacité des réseaux de transports en commun et la sécurisation de la pratique des modes doux de déplacements incitera la population à ne plus recourir systématiquement à l'usage de la voiture en solitaire.

En phase de chantier, le maître d'ouvrage s'appuiera sur son expérience de l'opération d'aménagement du cœur de ville et sur des prescriptions précises afin que les maîtres d'œuvres et les entreprises minimisent les incidences environnementales du chantier pour les riverains et assurent des accès suffisants à tous les usagers du secteur. L'autorité environnementale indique dans son avis que les mesures de chantier usuelles pour éviter les risques de pollution et de nuisances sont correctement indiquées dans le dossier et que les mesures préventives liées à la sécurité et à la gestion des déplacements sur le site sont adaptées. Une attention particulière sera néanmoins portée à l'évaluation du risque de gêne ou de dommage vibratoire aux riverains.

- La nécessité de poursuivre la concertation avec le public et de prendre en considération ses remarques : pour rappel, c'est une nécessité qui est partagée par le maître d'ouvrage (cf. annexe 1) qui a décidé de mettre en place un comité d'échange et de réflexion en phase opérationnelle du projet. De plus, l'adjoint au maire en charge du projet du pôle gare entend poursuivre le processus de concertation et continuera d'assurer des permanences à l'hôtel de ville pour échanger avec les habitants et les usagers sur ce projet.
- L'amélioration des conditions d'accueil, de confort et d'accessibilité de la gare et des quais est le plus important : c'est l'un des enjeux principaux du projet intermodal du pôle gare auquel la ville, mais également ses partenaires, attachent beaucoup d'importance. La création d'une passerelle piétonne, la reconfiguration et la réhabilitation du bâtiment voyageurs, la mise en accessibilité des quais et des cheminements dans et autour de la gare constituent des facteurs clés de la réussite du projet intermodal. Le maître d'ouvrage précise que les travaux de réhabilitation de ce bâtiment devraient démarrer fin 2015.

- La priorité qui doit être donnée à l'ouverture de la ligne Chartres-Orléans et Chartres-Tours : la ville et la Communauté d'agglomération partagent cette priorité et suivent de près l'avancement des études et des travaux. L'objectif affiché par la Région est de mettre en service dans un premier temps la ligne Chartres-Voves-Tours pour fin 2015-début 2016, puis dans un second temps, d'ouvrir au trafic des voyageurs la ligne Chartres-Voves-Orléans (horizon de mise en service en 2020). Compatible avec le projet du pôle gare, un nouveau quai (terminus) dédié à cette ligne doit être réalisé par RFF dans la gare actuelle afin de permettre une augmentation capacitaire de la gare et d'éviter les conflits de circulation avec les autres trains.

