



NOTE

D'ACCOMPAGNEMENT

Direction générale adjointe
Aménagement et développement
Affaire suivie par : Wilfried VERNA

Chartres, le 8 juillet 2016

Objet : ZAC du Pôle gare

En 2004, la ville de Chartres a décidé d'engager l'étude d'un projet urbain d'envergure pour le secteur de la gare sur une surface d'environ 30 ha.

Les études menées pour ce projet ont eu comme fil conducteur le contournement de la gare SNCF, le regroupement des fonctions d'échanges entre les différents modes de transport convergeant vers le site.

Afin de mener à bien ce projet urbain, la ville de Chartres a décidé la création d'une ZAC du Pôle gare et de concéder l'opération à la SPL Chartres aménagement. Le dossier de réalisation de la ZAC, qui présente notamment les différentes opérations sur le secteur, a été validé le 31 mars 2016 par le Conseil municipal.

1. Le pôle gare : Une opération globale aux phases autonomes.

Si le projet Pôle gare constitue un ensemble cohérent, ses différentes phases et équipements, présentés en page 42 du dossier de réalisation de la ZAC, se doivent d'être considérées comme autonomes dans leur fonctionnement.

C'est la raison pour laquelle, le présent dossier de réalisation présente ces opérations d'aménagement comme pouvant être lancées indépendamment ou simultanément les unes des autres et dans un ordre non figé. Aussi, il est important de considérer que les constructions liées au logement ou aux activités ainsi que les équipements publics intégrés à ces phases s'inséreront successivement dans le paysage en trouvant leur autonomie propre de fonctionnement.

Néanmoins, le phasage, et notamment la production des équipements publics, peut être précisé au regard de l'avancement actuel des opérations.

2. Les différents temps des équipements publics

Avec l'aménagement de la gare SNCF existante (bâtiment voyageurs) la phase 1, « liée aux équipements », constitue la première opération d'équipement public majeure au sein de la ZAC. Cette phase comprend les équipements publics suivants :

- L'équipement plurifonctionnel culturel et sportif,
- Une voie nouvelle,
- Le pôle d'échange multimodal,
- Une passerelle piétonne.

Ces équipements seront réalisés en deux temps. Tout d'abord l'équipement plurifonctionnel et, simultanément, la voie nouvelle trouveront leur autonomie de fonctionnement.

Puis, dans un second temps, le pôle d'échanges multimodal et la passerelle piétonne.

2.1 – L'équipement plurifonctionnel et la voie nouvelle

L'équipement plurifonctionnel et la voie nouvelle seront livrés simultanément. La voie nouvelle permettra de créer une nouvelle liaison inter-quartiers (véhicules, circulations douces) et renforcera l'accessibilité à l'équipement plurifonctionnel.

2.1.1 – Un équipement plurifonctionnel dimensionné aux besoins du territoire

La capacité maximum d'accueil du public de l'équipement plurifonctionnel sera de 4 037 places, avec les configurations suivantes :

- En configuration basketball, une jauge de 4 037 places assises,
- En configuration handball, une jauge de 3 810 places assises,
- En configuration spectacle, une jauge maximale à 4 037 places assises/debout.

La fréquence prévisible, selon le type de manifestations pouvant approcher la jauge maximale, est relativement limitée sur une année, à savoir :

- Handball : 18 à 20 matchs, soit environ 1 match tous les 15 jours (sachant que seuls quelques matchs -3 ou 5- afficheront complets à l'instar des salles qui accueillent des matchs de première division en France) ;
 - Basketball : quelques matchs exceptionnels car le club continuera de jouer régulièrement dans la salle omnisports Jean Cochet ;
 - Spectacles exceptionnels susceptibles d'amener de très fortes affluences: 1 à 3 maximum dans l'année.
- Soit un total d'environ 25 manifestations annuelles susceptibles de connaître une affluence relativement importante ;
- Les événements sportifs et les spectacles ne débiteront généralement pas avant 20 h et seront programmés parfois le week-end. L'arrivée des spectateurs étant prévue après 19 h, les flux d'entrée liés aux manifestations se présenteront en dehors de l'heure de pointe du soir de la gare (16 h - 19 h) et en dehors des plages horaires traditionnelles de travail. Les flux de sortie de la manifestation, prévus autour de 22 h – 22 h 30, seront encore plus désynchronisés des flux liés à la fréquentation de la gare à l'heure de pointe du soir.

2.1.2 – Une localisation de l'équipement plurifonctionnel favorisant les modes d'accès alternatifs et l'utilisation des transports en commun

La localisation centrale, en cœur d'agglomération, de l'équipement plurifonctionnel a été particulièrement réfléchi afin de réduire globalement les atteintes à l'environnement et conforter les logiques de renouvellement urbain et de renforcement de la centralité entamées par la ville depuis plus d'une décennie.

Cette localisation répond à la nécessité impérieuse de limiter la consommation d'espaces en périphérie et de privilégier une offre en équipement métropolitain intégrée à la ville dense, dans un contexte de renouvellement et d'intensification du quartier gare, facilement accessible pour l'ensemble des modes de transport, notamment pour les modes alternatifs à la voiture qui prendront toute leur place au sein du nouveau pôle d'échanges multimodal. L'un des objectifs stratégiques du PDU approuvé en 2014 est bien d'accroître la part modale des déplacements effectués à pied (28 % à l'échelle de l'agglomération, cf. page 16 du PDU), en vélos et en transports collectifs, au détriment de l'utilisation de la voiture particulière.

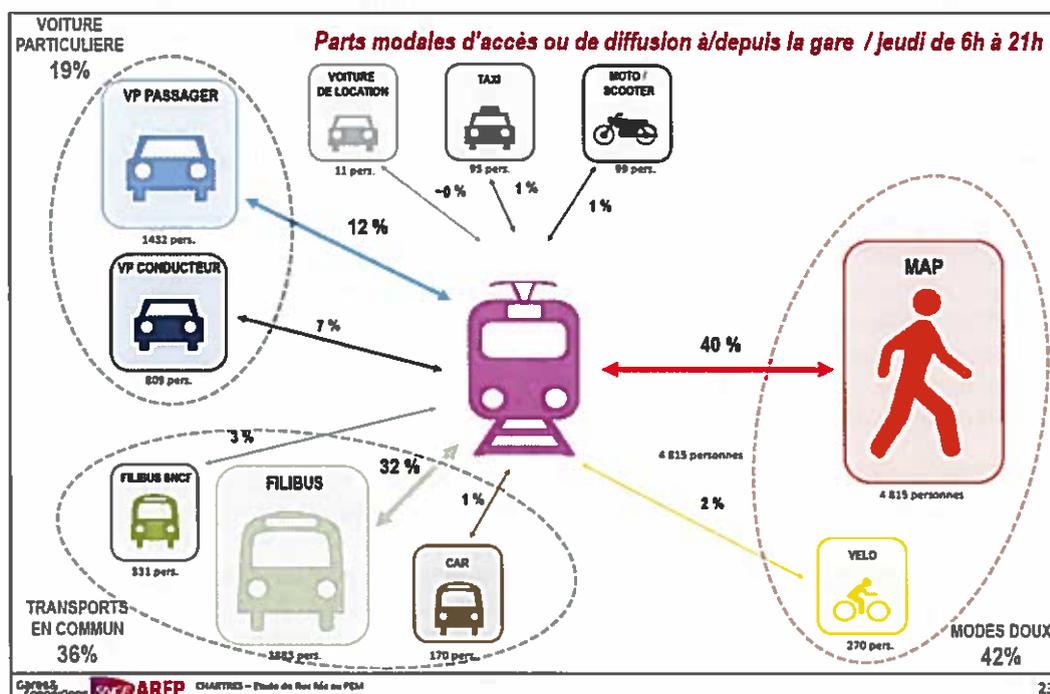
Le maître d'ouvrage tient à rappeler qu'une localisation plus périphérique pour ce type d'équipement aurait rendu les spectateurs très captifs de leur voiture pour y accéder. Par contre, une localisation centrale de l'équipement plurifonctionnel est parfaitement compatible avec l'orientation portée par le SRADDT « Ambitions 2020 » adopté par la Région Centre-Val de Loire qui demande, en page 164 et 165, à ce que les 3 principaux pôles intermodaux de la région soient pensés comme des pôles de services et de loisirs et que les équipements soient préférentiellement implantés dans ces secteurs à grands passages et à fort potentiel.

C'est suivant cette même logique que l'implantation d'équipements majeurs culturels et de loisirs (médiathèque, théâtre et multiplexe cinématographique) a été privilégiée au centre-ville de Chartres : densité et proximité du tissu résidentiel, excellente desserte en TC, accès et espaces publics rénovés pour les modes actifs de déplacement, foisonnement de places de stationnement à proximité.

En prenant l'exemple de deux équipements publics centraux proches l'un de l'autre (théâtre municipal de 500 places et complexe cinématographique de 10 salles pouvant accueillir simultanément plus de 1 800 spectateurs, soit un potentiel de 2 400 personnes), force est de constater qu'aucune difficulté particulière en matière de stationnement ou de gestion de la circulation n'a été relevée en soirée. Bien au contraire, il a été estimé qu'au moins 40 % des usagers se rendent à pied à ces équipements, ce qui confirme bien qu'une implantation centrale d'un équipement culturel sur un site dense, visible et bien irrigué par l'ensemble des modes de transport, participe non seulement au renforcement des aménités urbaines, mais surtout incite les usagers à utiliser les modes actifs de déplacements plutôt que leur voiture.

Aussi, des services de transports collectifs seront prolongés en soirée et week-end lors des évènements organisés au complexe plurifonctionnel. Il s'agit principalement des services existants du relais des portes qui assure un bouclage des boulevards urbains (pôle gare, Théâtre, Courtille, Morard et Drouaise) et ce dans les deux sens ainsi que les lignes 4 et 5 du réseau Filibus qui connectent le Pôle gare aux quartiers denses de Mainvilliers-Centre, Chartres-La Madeleine et Lucé-Bruxelles.

Dans le cadre des études préalables à l'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) réalisées en coordination avec SNCF Gares et Connexions, une enquête directe a été menée en 2015 auprès des usagers de la gare afin notamment de connaître les parts modales d'accès et de diffusion pour chaque mode de transport.



Les résultats de cette enquête menée un jour en semaine de 6 h à 21 h mettent en avant qu'à l'échelle de l'aire de chalandise de Chartres, la marche à pied (MAP) et le vélo concerne 42 % des déplacements pour se rendre ou partir du PEM, le réseau de TC 36 % et la voiture seulement 19 %. Cette étude met ainsi en lumière le fait que les parts de marché des transports collectifs et des modes actifs de déplacements sont nettement plus importantes au niveau d'un quartier central, dense, mixte et bien maillé que celle enregistrée à l'échelle de l'agglomération (ex : 28 % pour la MAP - source PDU) où l'utilisation de la voiture reste prédominante (62 % - source PDU).

Par ailleurs, une campagne de communication orientée vers la pratique du covoiturage pourra également être réalisée par Chartres métropole, en coordination avec le futur gestionnaire de l'équipement plurifonctionnel, les délégataires et gestionnaires des parkings publics et les réseaux de covoiturage existants.

Enfin, il faut garder à l'esprit que le pôle gare est localisé au cœur d'un pôle urbain compact, relativement dense et peuplé : les 90 000 habitants résident à une distance inférieure à 4 kms de l'équipement plurifonctionnel, ce qui rend particulièrement attractif l'utilisation de modes alternatifs de déplacement pour ces courtes distances.

2.1.3 - Les capacités de l'offre de stationnement actuelle lors de l'ouverture du complexe plurifonctionnel bien dimensionnées

L'estimation des besoins en stationnement pour les véhicules légers à partir de ratios les moins favorables (hypothèse d'usage de la voiture largement majoritaire).

Hypothèse retenue :

. Capacité maximale du complexe culturel et sportif en configuration évènement sportif (basketball) : 4 037 spectateurs.

. Parts modales de la MAP 28 %, des TC 0 %, soit $4037 \cdot 28\% = 1\,130$ personnes viennent à pied et 2 907 personnes viennent en voiture.

→ A raison de 3 personnes par voiture : $2907/3 =$ besoin de 969 places de stationnement.

L'offre de stationnement existante dans les parcs de stationnement situés à moins de 10 mn de marche à pied et dans un rayon de 700 m environ autour de l'équipement plurifonctionnel

Hypothèse retenue :

. En surface : 553 places, utilisées le soir à 90 % par les riverains, soit un potentiel retenu de 55 places disponibles.

. ParcoTRAIN (parking EFFIA de la gare) : distant de 250 m environ, 383 places, peu utilisé le soir (20 %), soit un potentiel retenu de 306 places. Celui-ci continuera d'être opérationnel et ouvert au public tant que le nouveau parking de la gare ne sera pas réceptionné et mis en service.

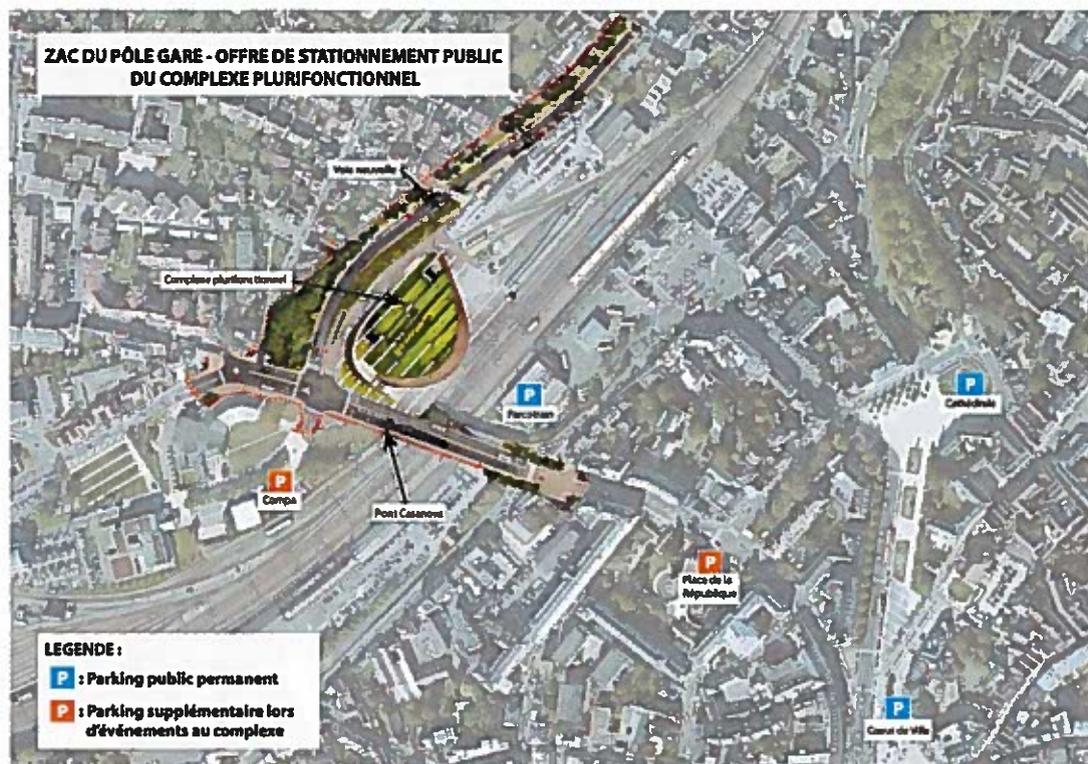
. Parking Cathédrale (place Châtelet) : distant de 600 m environ, 358 places, très utilisé le soir par les riverains donc pas de potentiel.

. Parking Cœur de ville : distant de 650 m environ, 1 123 places, peu utilisé le soir (25 %), soit un potentiel retenu de 842 places.

→ Au total, il existe un potentiel de 1 203 places de stationnement réparties dans un rayon de moins de 10 mn de marche de l'équipement plurifonctionnel, ce qui reste au-dessus du besoin.

→ A cela s'ajoute un potentiel supplémentaire lié à la présence du parking République de 600 places environ, distant de 300 m environ du futur équipement, non ouvert au public pour le moment et très peu utilisé le soir (utilisé en journée par les agents de la cité administrative). La municipalité de Chartres va négocier avec le Département, propriétaire de ce parking, pour qu'il soit exceptionnellement ouvert au public les soirs de manifestations, dès que les travaux de mises aux normes auront été effectués. Aussi, le parking du COMPA-Esplanade Martial Taugourdeau, situé juste de l'autre côté du pont Casanova, soit à 150 m du futur équipement public, offre environ 200 places pour les voitures qui pourraient être exceptionnellement utilisées les soirs de manifestations,

après accord du Département. Portant ainsi la capacité à 1 923 places de stationnement réparties dans un rayon de moins de 10 mn de marche de l'équipement plurifonctionnel.



A noter que la plupart des parkings en ouvrage de la ville sont parfaitement jalonnés et disposent d'une information dynamique (nombre d'emplacements disponibles en temps réel).

L'estimation des besoins en stationnement pour les cars

Hypothèse retenue :

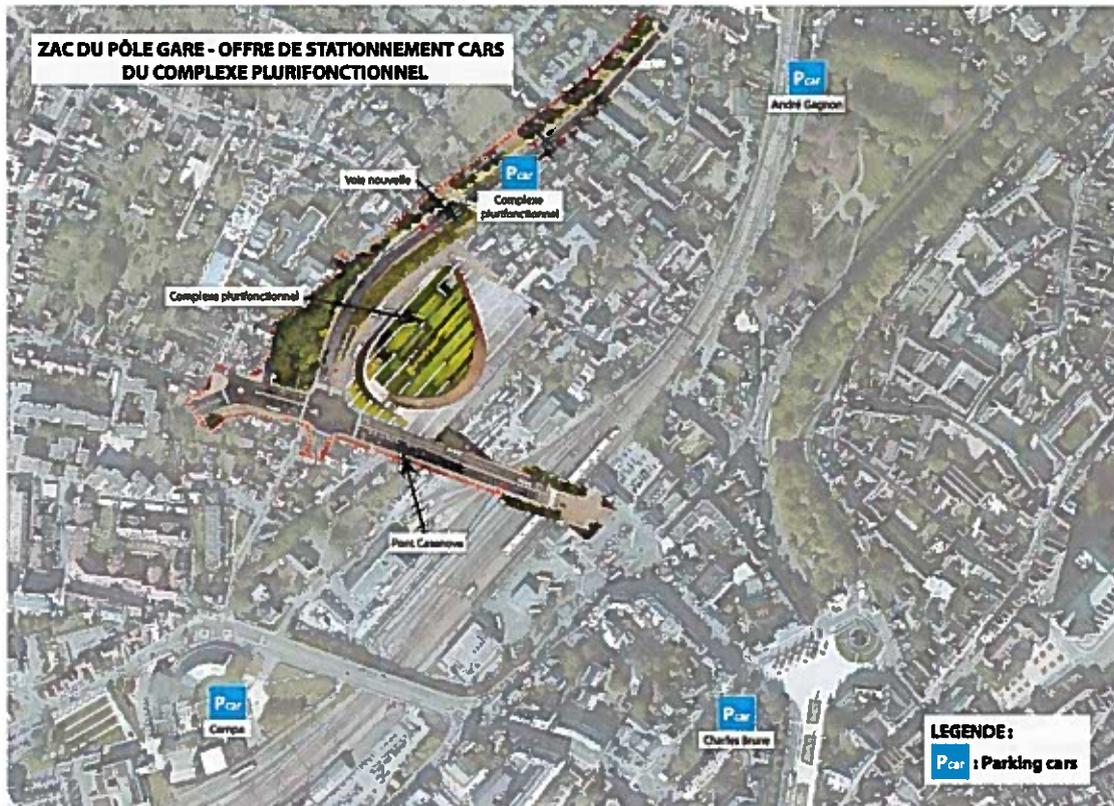
. Cars supporters et cars club : 5 à 6 cars au maximum (actuellement, on constate au niveau de la salle Jean Cochet le stationnement de 2 cars en moyenne pour les supporters et le club adverse).

L'offre de stationnement existante pour les cars situés à moins de 10 mn de marche à pied et dans un rayon de 700 m environ autour de l'équipement plurifonctionnel

L'offre existante dans le périmètre indiqué est multiple et largement suffisante pour stocker provisoirement 5 à 6, voire une dizaine de cars :

- La plateforme d'accès à l'équipement, qui sera réalisée en même temps que le débouché de la nouvelle voie de contournement situé au Nord-Ouest de l'équipement public, permettra le stationnement provisoire d'une dizaine de cars pour décharger équipe, supporters et spectateurs.
- Ces cars auront également la possibilité de stationner et déposer leurs occupants sur les emplacements réservés aux cars touristiques rue Charles Brune qui sont distants de 300 m environ de l'équipement plurifonctionnel.
- De plus, une réserve d'une douzaine de places de stationnement pour les cars pourra être également utilisée rue du Pélican, à 700 m environ du futur équipement public.

- Enfin, le parking du COMPA, situé juste de l'autre côté du pont Casanova, soit à 150 m du futur équipement public, offre une douzaine d'emplacements pour les cars qui pourraient être exceptionnellement utilisés les soirs de manifestations, après accord du Département.



Aussi, afin de garantir un accès facilité pour les spectateurs de l'équipement plurifonctionnel et ces parkings publics, le confort du pont Casanova sera amélioré pour les modes de circulation douce (vélo et piéton).

2.1.4 - Communication, sécurité, gestion des flux et dispositions exceptionnelles prises lors des manifestations

- En matière de communication vers le public, un plan des zones et des parcs de stationnement disponibles, les horaires et les itinéraires des bus urbains, les sites de covoiturage ainsi que les informations sur le plan de circulation qui sera mise en place aux abords de l'équipement plurifonctionnel, seront systématiquement transmis au public lors de l'achat des billets pour les rencontres sportives et les spectacles.
- L'achat d'un billet couplant accès au spectacle/match et place de parking en ouvrage, ou offrant une réduction notable sur la place de stationnement (système déjà existant à Chartres notamment au cinéma « les enfants du paradis ») pourra être proposé au public.

Des dispositions exceptionnelles seront mises en œuvre pour sécuriser les parcours et orienter le public vers l'équipement plurifonctionnel :

- Installation d'une première signalisation dynamique aux entrées de la ville pour orienter les véhicules vers les parkings. Installation d'une signalisation adaptée pour aiguiller les flux piétons en sortie/accès parking. Un système de régulation dynamique des feux tricolores au niveau des carrefours situés aux abords de l'équipement public sera également prévu et opérationnel pour l'ouverture de l'équipement.

→ Mise en place d'un jalonnement piéton parfaitement sécurisé de part et d'autre du pont Casanova et au niveau de l'accès/sortie de l'équipement public, avec mise à disposition d'agents aiguilleurs pour contenir et orienter le public vers les différents parkings et le complexe culturel et sportif. Les forces de l'ordre pourront le cas échéant être sollicitées pour renforcer l'ensemble du dispositif.

2.2 Les autres équipements et phases

Dans la continuité des opérations décrites précédemment, seront réalisés les aménagements suivant :

2.2.1 - Le pôle d'échanges multimodal

Le pôle d'échanges multimodal est composé de deux fonctions principales participant au fonctionnement du pôle d'échange : Un parking de 1 500 places et une plate-forme d'échange avec stationnement pour bus et cars interurbains en surface.

Ce pôle remplacera l'actuelle gare routière et le parcotrain (parking Effia). L'espace ainsi libéré par la gare routière et le parcotrain accueillera le développement de la phase 2 composées notamment des locaux d'activités, commerces et logements.

2.2.2 - La passerelle piétonne

Afin de faciliter la liaison entre le pôle d'échanges multimodal et le bâtiment voyageurs de la gare SNCF, une passerelle piétonne sera implantée et ouverte simultanément à la mise en service du pôle d'échanges multimodal.

2.2.3 - Les locaux d'activités et d'habitat du sud-ouest de la ZAC (phase 1 – liée aux activités et à l'habitat)

Cette opération de densification sur d'anciennes parcelles de la SERNAM développera les équipements de stationnement propres à son développement et à ses besoins intrinsèques, dans le respect du PLU de la ville de Chartres, dans un temps parallèle et suivant de l'ensemble des opérations précédentes.

