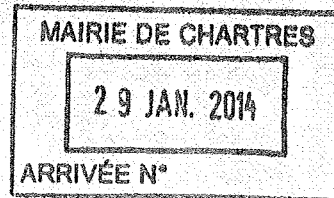




PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE



LE PRÉFET,

	DIFFUSION
	DESTINATAIRES
0	SUP
C	SGST
C	DC
C	Cabinet
C	Arquie
C	Freilleu
C	

Orléans, le 23 JAN. 2014

Monsieur le Maire,

En application du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, vous m'avez saisi en tant qu'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement – autorité environnementale prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le 25 novembre 2013 concernant le dossier de création de la ZAC « Pôle Gare », située sur la commune de Chartres (28).

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis de l'autorité environnementale.

Cet avis devra être mis à la disposition du public par voie électronique sur votre site Internet et joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Préfet de la Région Centre
Préfet du Loiret

Pierre-Etienne BISCH

Monsieur Jean-Pierre GORGES
Député
Maire de Chartres
Hotel de Ville
Place des Halles
28019 Chartres Cedex



PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PREFET,

Orléans, le 23 JAN. 2014

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Zone d'aménagement concerté « Pôle gare » sur la commune de Chartres (28)
Dossier de création

I – Contexte et présentation du projet

Le projet de la zone d'aménagement concertée « Pôle Gare » se situe sur le territoire communal de Chartres, à l'ouest du centre historique, en limite de commune de Mainvilliers et de Lucé. La ville de Chartres souhaite requalifier et recomposer le quartier de la gare pour renforcer son attractivité et résoudre les dysfonctionnements de circulation à ses abords. Il est prévu de redistribuer l'espace public pour soutenir les échanges intermodaux de transport, de fluidifier les déplacements en créant de nouvelles voiries et de favoriser les modes de déplacements doux. Il s'agit également d'équiper l'agglomération chartraine d'un équipement plurifonctionnel, culturel et sportif, de rénover et de moderniser les structures urbaines du quartier de la gare en y introduisant une coulée verte et en aménageant le parvis de la gare ferroviaire et ses environs. L'habitat en centre-ville sera favorisé par la construction de logements et l'activité sera soutenue par une offre de locaux professionnels.

Le présent avis est rendu sur la base du dossier de création de la zone d'aménagement concerté « Pôle Gare », réputé complet et définitif et notamment d'une étude d'impact.

L'avis de l'autorité environnementale porte à ce stade sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet. Il ne préjuge en rien de l'opportunité du projet.

II - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

De par la nature du projet, les enjeux environnementaux les plus forts s'articulent autour de :

- ☐ les infrastructures, la sécurité et les déplacements ;
- ☐ le patrimoine et les paysages ;
- ☐ le bruit et la qualité de l'air.

III - Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales. La définition des aires d'études pour chaque thématique et les raisons de leur choix sont explicitées de manière détaillée en préambule à l'état initial.

III-1 Description du projet

Le projet consiste en la requalification du quartier de la gare qui est le principal lieu de convergence des différents flux de déplacement par route et par fer dans Chartres et son agglomération.

Cette opération s'étend sur 32,7 hectares avec un premier périmètre de 13,3 hectares réservé à l'aménagement du pôle de centralité urbaine, le « pôle gare » *stricto sensu*. Le second périmètre de 19 hectares comprend 10 hectares de voies ferrées, qui sont maintenues, 7 hectares dont la propriété est mutable et qui seront réaffectés en fonction des opportunités foncières. Une emprise de 1,4 hectare sera consacrée à la relocalisation de la gare routière avec la création d'un pôle d'échange multimodal (PEM) qui sera le point de correspondance et de convergence entre les réseaux de transport collectif et individuels.

Le programme d'équipements publics et de construction projeté, avec 95 000 m² de surface de plancher, la réorganisation de l'offre et de la desserte des transports collectifs et l'implantation d'un bâtiment public à vocation culturelle et sportive avec une grande capacité d'accueil (plus de 5 000 places) doivent permettre de structurer le quartier et d'améliorer son image.

L'attractivité économique et l'habitat seront dynamisés par :

- la construction de 32 000 m² à 39 000 m² destinés à de l'activité de bureaux (dont 3 000 m² qui soutiendront les activités de commerce et d'artisanat) ;
- la réalisation de 350 à 400 logements (26 à 32 000 m² de surface de plancher), dont ¼ doit être destiné au secteur social ;
- 7 000 m² affectés à des services publics ou intérêts collectifs.
- 15 000 m² dévolus à des constructions publiques (dont l'équipement culturel et sportif de 14 200 m²) ;
- 15 000 m² de surface de plancher destinés à des projets ponctuels dans le périmètre de la ZAC projetée.

L'offre commerciale de la ZAC projetée mise sur le développement démographique qu'elle pourrait induire et sur l'augmentation des flux circulatoires. La création d'une offre importante de bureaux et la construction de logements induisant l'accueil de 800 habitants supplémentaires et qui complètent l'offre des projets en cours mentionnés dans l'étude¹ auraient utilement pu être accompagnées par des projections démographiques et d'activités.

Les travaux de la ZAC sont envisagés sur une période d'une dizaine d'années ; une première phase concernera la partie nord-ouest du « pôle gare » avec l'aménagement des équipements publics (gare routière, équipement culturel et sportif, passerelle de liaison nord-sud du site). Le projet d'aménagement se poursuivra (phase 1-bis) dans la partie sud de la gare par la construction des bâtiments destinés aux activités et à l'habitat. Les abords immédiats de la gare actuelle (rue Félibien et place P. Semard) seront aménagés dans une seconde phase.

¹ Projets en cours mentionnés : ZAC de la Courtille, ZAC du plateau Nord-Est, ZAC plateau Nord-Ouest, ZAC « pôles Ouest », ZAC de Rechèvres et la ZAC de la Roseraie

III-2 Description de l'état initial

L'étude d'impact recense l'ensemble des enjeux environnementaux appuyée par une série de cartographies globalement pertinentes et de bonne définition graphique. Elle s'appuie sur différentes études : étude des déplacements de mai 2012, enquête mobilité et stationnement de mai 2011, comptages routiers et SNCF de septembre 2011, modélisation acoustique réalisée en août 2013.

Les infrastructures, la sécurité et les déplacements

L'état initial de l'étude d'impact, de bonne qualité, rappelle convenablement le contexte des déplacements autour des gares ferroviaire et routière de Chartres, le trafic associé et les dysfonctionnements existant au droit de la zone d'étude :

- sa structuration par des voies transversales est-ouest² qui viennent buter sur la rupture urbaine engendrée par le réseau des voies ferrées ;
- la présence d'une offre de stationnement à proximité de la gare, insuffisante en regard des flux³ ;
- l'existence de 52 lignes régulières du réseau départemental Transbeauce et 6 navettes scolaires qui desservent la gare routière de Chartres avec 2 600 voyageurs/jour auxquelles s'ajoutent 3 lignes de dessertes spécifiques de la gare SNCF, 4 lignes du réseau urbain chartrain « filibus » et ses navettes scolaires ;
- le transit de près de 9 000 voyageurs/jour via le réseau ferré, pour un trafic d'environ 75 trains de voyageurs et 9 trains de fret présents quotidiennement en gare de Chartres avec des jours à fréquence élevée (jusqu'à 28 trains de fret) ;
- un cheminement piéton au réseau peu structuré, souvent en bord de chaussée, qui s'est réalisé par l'usage et qui emprunte aussi des accès informels ;
- une trentaine d'accidents en 5 ans sur les voies du périmètre d'étude avec l'axe du front de gare qui est fréquemment impliqué (15 accidents et 14 blessés).

Le site est peu propice aux déplacements et au stationnement des voitures qui saturent le réseau et la desserte des transports collectifs. Les échanges intermodaux sont, de ce fait, ralentis. Cette situation génère par ailleurs des conflits d'usages et rend les déplacements dangereux pour les usagers du site. L'amélioration de cette situation constitue l'un des défis du projet.

Le patrimoine et les paysages

L'étude d'impact décrit avec détail le contexte paysager et patrimonial dans lequel s'inscrit le projet de ZAC. Elle fait état des éléments végétaux et des formations végétales existant sur le site : hétérogènes, certains relèvent de la friche sur les espaces délaissés. La présence sur le site d'arbres remarquables repérés dans le diagnostic du PLU de Chartres est également mentionnée, ainsi que celle d'éléments prégnants et structurants (mail du parc Gagnon, espaces verts du Conservatoire agricole, de la Préfecture et des plantations arborées) à proximité du périmètre du projet.

-
- 2 La route départementale 939 – avenue Gambetta – rue du faubourg Saint-Jean avec un trafic de plus de 5 300 véhicules par jour, la départementale 24 – rue P. de Coubertin – rue D. Casanova est l'artère la plus engorgée avec plus de 12 000 véhicules/jour, la route départementale 7023 - rue Gl. Patton qui dessert la rue P. Nicole en front de gare permet l'acheminement de plus de 9 000 véhicules/jour ; le trafic est particulièrement élevé aux heures de pointe pour ces deux derniers axes dans le sens de l'entrée de ville. On recense 1 000 véhicules à l'heure le matin sur le pont D. Casanova qui franchit les voies à proximité des gares et plus de 1 200 le soir.
 - 3 Le parcotrain Effia a une capacité de 380 places et les emprises SNCF/RFF permettent un stationnement de 290 véhicules en lien avec l'usage ferroviaire ; un abri à vélos près de la gare permet d'en garer 110.

Le dossier mentionne la proximité du centre historique et indique de façon pertinente que le site est riverain de la zone tampon de protection UNESCO de la cathédrale. Il précise qu'aucun monument ne se trouve dans le périmètre de la ZAC mais que les périmètres de protection de 4 monuments historiques, débordant sur la ZAC, sont à considérer (Hôtel des Postes ; église Sainte Foy, Cellier de Lôens, maison du XIV place Collin d'Harleville) de même que les habitations remarquables identifiées dans le projet de PLU.

L'inscription de la cathédrale Notre-Dame sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO et sa Déclaration de Valeur Universelle Exceptionnelle sont correctement rappelées ainsi que le plan de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine du centre historique, dont elle constitue le point d'orgue. L'étude d'impact présente le projet de directive paysagère de protection des vues sur la cathédrale de Chartres (à courte, moyenne et longue distance) qui a été élaboré en 2004 mais n'a jamais été approuvé. Elle rappelle que le secteur d'intervention fait partie de l'entité « noyau urbain » de la directive qui est couvert par l'ensemble des faisceaux convergeant vers la cathédrale. L'objectif à respecter au sein de cette entité est la conservation de la silhouette puissante, sans concurrence sur l'horizon, de la cathédrale émergeant du socle urbain.

Au bilan, le dossier évalue correctement les enjeux patrimoniaux et paysager du site.

Le bruit et la qualité de l'air

Le bruit

L'état initial rappelle les différentes sources des nuisances sonores impactant le site :

- les voies SNCF avec un trafic majoritaire de TER, mais aussi de fret ;
- les voies routières classées en raison de leur contexte sonore (RD 24, RD 939, RD 7023) et les voies non classées qui accueillent un trafic important de véhicules légers, de poids lourds et de bus.

Une étude de l'ambiance sonore a été réalisée en 2011, sur 24 h, en 20 points du site. Cette étude montre que les principales sources de bruit sont les axes de transport. Dix stations de mesures révèlent des niveaux de bruit approchant le jour la limite maximale autorisée fixée à 60 DB (A) par l'arrêté du 5 mai 1995⁴. Ils mettent en lumière la nuisance due à la circulation importante que connaît le secteur.

Les fiches de mesures présentées en annexe 2 de l'étude d'impact précisent que pour l'ensemble des points de mesures, les microphones ont été positionnés à 3 m de hauteur. Les mesures n'apparaissent pas conformes à la norme NF S 31-010 qui prévoit que « la hauteur de mesurage au-dessus du sol ou d'un obstacle doit être comprise entre 1,2 m et 1,5 m ». De plus, aucune précision n'est donnée quant aux contributions respectives des principales sources de bruit (véhicule particulier, train, autre type de source).

La description de l'état initial n'apparaît donc pas totalement satisfaisante.

La qualité de l'air

L'étude mentionne le schéma régional climat air énergie (SRCAE) avec ses objectifs quantitatifs et qualitatifs et considère qu'elle répond aux orientations prescrites.

La qualité de l'air est présentée avec des données 2009, alors que l'étude « air et santé » produite prend en considération les données 2011. Une cohérence entre ces parties aurait mérité d'être recherchée⁵.

4 Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ; JORF n°109 du 10 mai 1995.

5 Pour le dioxyde d'azote l'état initial montre un niveau de fond compris entre 18 et 19 µg/m³ en moyenne annuelle, l'étude air et santé retient pour ce polluant un niveau de fond de 13 µg/m³

Dans l'état initial, il est indiqué (p. 98) que les seuils d'alerte correspondent aux seuils au-delà duquel il existe un risque pour la santé publique, Il conviendrait de rappeler que les effets sanitaires de la pollution atmosphérique sont sans seuil.

Le dioxyde de soufre est cité comme contaminant majeur de la pollution de l'air par le trafic, alors que ce n'est plus exact depuis plusieurs décennies (très forte baisse des teneurs en soufre des carburants depuis les années 1980).

Pour le benzène, qui est un indicateur de la pollution routière, les concentrations mesurées dans l'état initial sont comprises entre 0,4 et 0,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Il a été retenu une valeur de fond homogène de 0,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (valeur relativement basse, le bruit de fond urbain en France étant plutôt de l'ordre d'1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Ce choix amplifie l'impact du projet en rendant les variations relatives de l'indice pollution-population⁶ (IPP) plus importantes.

Cette partie, surveillance de la qualité de l'air (p. 99), aurait pu mentionner l'outil de modélisation informatique (outil complémentaire aux mesures métrologiques) qui permet d'extrapoler la qualité de l'air sur toutes les communes de l'agglomération chartraine.

III-3 Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire des effets négatifs importants et, si possible, y remédier

Les infrastructures, la sécurité et les déplacements

La réorganisation de la trame viaire autour du projet, l'intégration et le développement des circulations douces, l'aménagement du pôle d'échange de transport, des voies de desserte du secteur et des principaux carrefours riverains du projet, la création d'une voie nouvelle en rive ouest (voie à double sens de circulation contournant la gare entre les rue Casanova et le faubourg Saint-Jean), la création de parkings devraient contribuer à la réduction de la congestion routière et renforcer l'efficacité de la desserte des transports collectifs d'autobus en minimisant le temps d'accès et de trajet à la gare routière. La nouvelle voie est doublée par un site propre (créé pour améliorer l'efficacité des transports en commun) en double sens desservant la plateforme multimodale, le parking et le nouvel équipement culturel et sportif.

L'objectif est de rendre le pôle d'échange multimodal plus attractif et efficace afin d'augmenter l'intermodalité, notamment entre les trains ou les cars du Conseil Général (Transbeauce) et les bus de l'agglomération. La plateforme multimodale permettrait d'optimiser le réseau Transbeauce (objectif du Plan de Déplacements Urbains de Chartres) et de faciliter les échanges intermodaux, tout en sécurisant les déplacements des usagers.

Le projet prévoit la création d'un parking de capacité importante⁷ là où l'offre est actuellement très limitée. Cet équipement est prévu pour résoudre les conflits d'usages et répondre aux besoins de stationnement suivants :

- remplacement du Parcotrain,

- 6 L'indice pollution population (IPP) est un indicateur sanitaire simplifié. Il se calcule en multipliant en chaque point du domaine d'étude, les concentrations en benzène (polluant traceur du trafic automobile) par la population, puis en sommant ces résultats pour l'ensemble des points du domaine d'étude. Cet indicateur est considéré comme un outil de comparaison de situations et ne peut être utilisé comme un indicateur d'exposition absolu permettant de quantifier le risque encouru par la population.
- 7 2 300 places sur 4 niveaux sous la plateforme, tandis que la 6^{ème} révision du PLU évoque un parking de 2 800 places sur 5 niveaux complété par 300 places sous l'îlot du Faubourg Saint-Jean. Quand on regarde l'évolution du projet entre 2007 et 2012, on constate que le nombre de places de parking est passé de 600 places (projet 1) à 1 200 places (projet 2) puis 2 300 places (projet 3 de 2011). Les justifications de cette augmentation ne sont pas explicitées dans l'étude.

- nouvel équipement culturel et sportif,
- usagers des transports collectifs,
- activités tertiaires ou commerciales.

Ce dimensionnement semble répondre intégralement aux besoins individuels et ne favorise donc pas l'utilisation des transports en commun par les habitants de l'agglomération.

En outre, aucune augmentation des capacités de stationnement pour les vélos n'est prévue dans ce projet.

Cette conception ne pourra donc conduire qu'à renforcer la part modale des véhicules particuliers dans les déplacements individuels et semble donc contraire aux orientations du projet de Plan de Déplacement Urbain et du SRCAE.

Par ailleurs, la connexion entre les cheminements cyclistes sur le site et hors du site n'est pas clairement précisée dans le dossier. Un document de référence sur ce sujet serait utile.

En termes de flux de véhicules, les simulations de trafic (p. 135-136) montrent que le projet entraîne des transferts locaux avec une importante diminution du trafic en rive est⁸. Par ailleurs, elles indiquent une hausse conséquente du trafic en particulier sur les principaux axes d'accès au site⁹. Si le projet améliore significativement les conditions de fréquentation du côté du centre historique et d'accès direct à la gare ferroviaire, l'augmentation des flux en rive ouest risque de générer des conditions de trafic difficiles aux heures de pointe en particulier pour les accès au parking prévu mais également, ponctuellement, lors des manifestations culturelles ou sportives.

En matière de sécurité, les différents aménagements projetés devraient limiter la vitesse de circulation. Cet impact positif sera convenablement renforcé par des voies dédiées distinguant les différents usages de la route, par des aménagements sécurisés pour la traversée des voies par les piétons, ainsi que par des espaces (création d'un parvis piétonnier de la gare SNCF et d'une passerelle, lien entre les gares routière et ferroviaire) qui seront réservés aux circulations douces.

Le patrimoine et les paysages

Le projet est conçu pour valoriser le cadre de vie des riverains actuels et des habitants futurs ainsi que de la population qui travaillera sur le site ou le fréquentera. Il va entraîner une modification importante des éléments qui composent la structure du paysage. La réduction de l'emprise ferroviaire, le déplacement de fonctions liées à l'activité du rail et la suppression de bâtiments peu valorisants vont modifier radicalement les perspectives et améliorer les perceptions visuelles au sein du site.

La création de nouveaux bâtiments d'architecture moderne et d'infrastructures dédiées aux cyclistes et piétons, la réalisation d'espaces verts et d'alignements d'arbres, de squares ou de petits jardins vont avoir un effet très positif sur l'attrait et la qualité urbaine de ce secteur de la ville de Chartres.

Le projet comprend un plan de composition globale précisant l'implantation et les hauteurs de bâtiments. Avec un plafond fixé à 161 m NGF, ceux-ci s'inscrivent dans le velum du tissu existant, qu'ils veillent à ne pas dépasser.

Au bilan, le projet global du secteur de la gare constitue une évolution positive qui va améliorer le cadre de vie des chartrains et des usagers du site.

8 Rue P. Nicole, rue C. Peguy ainsi que sa suppression rue Jehan de Beauce.

9 + 2 600 véhicules /jour rue du faubourg Saint-Jean, + 850 véhicules rue et pont Casanova.

Le bruit et la qualité de l'air

Le bruit

Une modélisation acoustique estime l'état prévisionnel à l'horizon 2035 avec et sans la ZAC et selon deux hypothèses (avec et sans projet de contournement Est de Chartres). De nuit, comme de jour, les simulations montrent un impact négligeable de la ZAC sur l'environnement sonore (inférieur à 2 dB) excepté dans la partie nord-ouest où la création de voirie supplémentaire induit une contribution sonore augmentée tandis que, dans la partie sud, la réduction sonore est sensible. Le projet de contournement n'a quant à lui aucune incidence. Les modélisations des niveaux sonores réalisées pour la création de la nouvelle route, représentées p. 145, montrent, au moins pour deux habitations, des niveaux atteignant, de jour, la limite maximale autorisée, fixée à 60 dB(A). Une vérification des niveaux sonores après mise en service de l'ouvrage apparaît souhaitable pour vérifier sa conformité réglementaire.

Les mesures mises en œuvre pour privilégier les transports collectifs et doux sont adéquates. Elles favorisent effectivement des moyens de déplacement plus silencieux, mais sont néanmoins en partie contrebalancées par la part modale importante réservée aux véhicules individuels, dont l'emploi est encouragé par une offre de stationnement importante.

La qualité de l'air

Les mesures de limitation de la vitesse (zones 30 km/h) et de fluidification du trafic devraient participer à limiter les rejets atmosphériques liés à la circulation routière. Le raccord envisagé au réseau de chauffage urbain pour les nouvelles constructions devraient aller dans le même sens de limitation des rejets. La préconisation d'éviter la plantation d'arbres au potentiel allergisant fort participe à la réduction des effets sur la santé humaine.

L'étude « air et santé » produite au paragraphe 3.2.7.3 évalue les conséquences du projet sur la qualité de l'air avec des modèles prenant en compte les concentrations en polluants, avec un état de référence (sans projet) et un état avec projet selon les hypothèses suivantes : avec et sans contournement Est de Chartres et selon une hausse ou une baisse du trafic avec une variation de 10 %. Celle-ci est de niveau¹⁰ II, et localement I au niveau des lieux sensibles, ce qui est conforme aux recommandations nationales. Elle recense correctement les structures de population sensible¹¹ (collèges, écoles,...).

La caractérisation des risques liée à la pollution de l'air du projet est présentée dans une troisième partie du rapport, au §3.4.5. Le fait de ne pas avoir regroupé les éléments présentés précédemment, ou tout du moins précisé les hypothèses prises en considération, rend l'étude d'impact difficile de compréhension et d'interprétation, d'autant plus que les calculs ne sont pas présentés.

Les émissions du parking auraient en outre mérité d'être quantifiées (page 151).

10 Quatre niveaux d'étude sont distingués dans les études air et santé publique en fonction des deux paramètres principaux que sont la charge prévisionnelle du trafic et le nombre de personnes concernées par le projet. Les niveaux d'étude conditionnent les polluants à étudier. Une étude de niveau I (niveau le plus exigeant) concerne un trafic supérieur à 50 000 véh/j ou 5 000 véhicules légers/h avec un bâti de densité supérieur à 2 000 hbts/km² ou bien 25 000 à 50 000 véh/j (ou 2 500 à 5 000 véhicules légers/h) pour une densité supérieure à 10 000 hbts/km². Cette étude prend en compte 16 polluants et 2 voies d'exposition (inhalation et ingestion) afin de calculer l'ERI (Excès de Risque Individuel), en fonction de l'effet cancérigène ou non des polluants.

Une étude de niveau II concerne un trafic inférieur ou égal à 25 000 véhicules/jours (ou 2 500 véhicules légers/h) quel que soit le bâti et sa densité ou bien un trafic de 25 000 à 50 000 véhicules/jour pour des bâtis avec des densités inférieures à 10 000 hbts/km².

11 Dans le cas de présence de lieux dits sensibles (hôpitaux, crèches, écoles, stades, centres sportifs, résidences de personnes âgées) situés dans la bande d'étude du projet proprement dite, une étude de niveau II doit impérativement être remontée au niveau I au droit des lieux sensibles.

L'excès de risque individuel global¹² (ERI) reste inférieur à la valeur repère de 10^{-5} pour une durée d'exposition de 10 ans ; mais il convient de souligner que la mise en service de l'aménagement du pôle gare contribue à une augmentation de 24 % de l'ERI au niveau de l'école Saint Jean.

Paradoxalement, la mise en place de ce pôle d'échange multimodal de la gare de Chartres ayant pour objectif de favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à l'automobile conduit en définitive à une augmentation des concentrations des polluants dans l'air aux abords d'un site sensible. Ce point méritera approfondissement pour les étapes ultérieures.

IV - Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet :

Phase chantier

Les mesures de chantier usuelles pour éviter les risques de pollution ou limiter les nuisances sont correctement indiquées dans le dossier et des prescriptions appropriées adéquates sont données pour la préservation du cadre de vie et des paysages (protection du cadre biologique, caissons de protection pour les arbres, périmètres circonscrits du chantier, etc.).

Un dispositif de signalisation préventif, des itinéraires spécifiques dévolus aux engins de chantier, la mise en place de clôtures, des aménagements piétons spécifiques, une information communiquée à l'aide de différents supports et médias destinée aux usagers ainsi que l'organisation des circulations et du stationnement sont les mesures prévues qui accompagneront les travaux. Ces mesures sont adaptées à la sécurité et à la gestion des déplacements sur le site.

Il est précisé dans le dossier que les travaux vont s'échelonner sur une période d'une dizaine d'années. À ce stade, l'étude d'impact n'indique pas si des chantiers sont prévus en dehors des horaires de jour, ce qui aggraverait les conséquences pour les riverains. Il apparaît, par ailleurs, souhaitable que le dossier de consultation des entreprises comporte une évaluation du risque de gêne ou de dommage vibratoire aux riverains, telle que préconisée dans le guide du centre national du bruit (bruits de chantiers – missions incombant aux acteurs d'une opération de construction pour limiter les nuisances).

Insertion du projet dans son environnement

Effets cumulés

Le projet de contournement Est de Chartres est utilement évoqué dans le dossier (études sonores, simulations des flux de véhicules, qualité de l'air). Cependant, les prévisions des incidences et les interactions avec les autres projets connus (ZAC de la Courtille, ZAC du plateau Nord-Est, ZAC plateau Nord-Ouest, ZAC « pôles Ouest », ZAC de Rechèvres et la ZAC de la Roseaie) auraient mérité d'être exposés, notamment en termes de trafic et de fréquentation des gares.

Risques technologiques

Les sols pollués ont été correctement identifiés dans l'état initial (p. 105). Une étude complémentaire est prévue pour le chantier de dépollution mené par la SNCF et RFF ; elle n'est pas intégrée au dossier d'étude d'impact (p. 153).

¹² Probabilité de survenue d'un danger, au cours de la vie entière d'un individu, liée à une exposition à un agent polluant et à ses effets cancérogènes ou non (voir note de bas de page n°1).

Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Le dossier précise que le programme de construction respecte les grandes orientations du programme local de l'habitat (PLH) approuvé en 2008 ; il démontre qu'il s'intègre correctement dans les orientations générales du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération chartraine par l'offre de renouvellement urbain sur un secteur phare pour l'agglomération en confortant le pôle d'échange de transport et en favorisant le développement d'un pôle économique tertiaire. La programmation des équipements publics (pôle d'échange multimodal, parc de stationnement) et la création de voirie répondent aux objectifs du plan de déplacement urbain (PDU) qui promeut la maîtrise des flux motorisés, le développement des modes de déplacements doux, l'amélioration de l'organisation et de la performance des réseaux de transport collectif.

En ce qui concerne le plan local d'urbanisme, l'ensemble du projet de ZAC est inscrit en zone urbanisée (U) sur 3 secteurs (UAc, UBC, et UD) au plan local de l'urbanisme (PLU) de la ville de Chartres. Néanmoins, au vu des contraintes de ces secteurs qui conditionnent l'implantation des constructions, la hauteur et/ou l'emprise au sol des bâtis, une adaptation du PLU est nécessaire et une procédure de modification est en cours.

V-Résumé non technique

Le résumé non technique donne une information rapide et complète sur le projet. Lisible, clair, il expose convenablement les raisons des choix retenus et les différentes problématiques environnementales. Il est bien illustré et les nombreuses vues et cartographies facilitent la compréhension par le lecteur des différents enjeux et contraintes inhérentes au projet. Toutefois, en ce qui concerne les effets sur les déplacements, le projet y apparaît vertueux en mettant en exergue le développement des solutions alternatives à la voiture, alors même qu'en favorisant le stationnement, il entraîne une hausse conséquente des flux de véhicules dans la partie ouest et sur les axes d'accès, ce qui n'est pas mentionné de manière explicite.

VI-Conclusion

Le projet propose un réaménagement global du quartier de la gare permettant d'améliorer passablement le cadre de vie des riverains et des usagers du site.

Les déplacements sur le site seront facilités grâce au projet et la sécurité des usagers s'en trouvera renforcée. L'attractivité du quartier sera améliorée sensiblement et la création d'une coulée verte connexe participera efficacement à la requalification du secteur.

L'étude d'impact du projet de « ZAC pôle gare » est globalement de bonne qualité même si l'analyse en termes de bruit et de qualité de l'air est perfectible. Ces points mériteront d'être approfondis au fil de l'avancement du projet.

Les enjeux patrimoniaux et paysagers du site sont bien pris en compte dans l'étude d'impact qui intègre très correctement le lien spécifique de la cathédrale proche avec son environnement immédiat.

Néanmoins, le projet, en cherchant à satisfaire tous les usages et en répondant intégralement aux besoins en stationnement, ne permettra pas une limitation de l'usage de la voiture. 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.

Après la création de la ZAC, la collectivité sera amenée à préciser son programme d'aménagement dans le cadre du dossier de réalisation, également soumis à étude d'impact et avis de l'autorité environnementale. Cette dernière demande donc que la réflexion sur les capacités de stationnement soit approfondie et que des compléments soient apportés dans ce futur dossier pour limiter les impacts liés à la circulation.

Préfet de la Région Centre
Préfet de l'Eure-et-Loire

Pierre-Etienne BISCH

Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale en fonction de leur importance vis-à-vis du projet :

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	L	+	Milieu urbain très minéral et pauvre du point de vue biodiversité, quelques ligneux ornementaux et haies paysagères des espaces publics ; une biodiversité liée aux jardins et potagers privés. Une végétation de friche s'est installée sur les espaces délaissés de l'emprise ferroviaire. Quelques rongeurs et lagomorphes ainsi qu'une avifaune commune.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	L	+	Pas de milieux naturels d'intérêts.
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	L	+	Les principales haies seront conservées de manière adaptée afin de maintenir les continuités écologiques.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité Prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	L	+	Le projet est installé dans un talweg qui balise le cours du Couasnon qui a été canalisé et enterré. Son bassin naturel qui couvre 1 600 ha et ses écoulements ont historiquement été très modifiés. Les ressources en eau potable proviennent de l'Eure (avec des problèmes qualitatifs récurrents) et des nappes du Sénonien et du Turonien. Le secteur est en zone de répartition des eaux pour la nappe de Beauce et pour celles de l'Albien et du Néocomien. La qualité biologique de l'Eure est moyenne.
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	E	+	Pas de captage sur le site ou bien dans sa proximité. Les besoins en eau potable de la ZAC (logements, bureaux, commerce grands équipements...) mériteraient d'être estimés.
Energies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	E	+	Le raccordement au réseau de chauffage de la ville est envisagé pour les futures constructions comme l'éventualité d'une utilisation d'un réseau de chaleur.
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement	Abs	++	Le projet entraînera des rejets supplémentaires.
Sols (pollutions)	L	+	Cf. corps de l'avis.
Air (pollutions)	E	+	Cf. corps de l'avis.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	L	+	Aléa retrait/gonflement des argiles faible à moyen.
Risques technologiques	L	+	Liés au transport de matières dangereuses par voies ferrées ; aléa faible à moyen de remontée de nappe avec une nappe sub-affleurante en un lieu du site. Des cavités sont présentes dans l'environnement du site.
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	L	+	Déchets gérés par Chartres métropole.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	+	Pas de consommation d'espace agricole ou naturel. Le projet installe en cœur de ville une coulée verte qui sera connexe avec celle préexistante.
Patrimoine architectural, historique	E	+++	Cf. Corps de l'avis.
Paysages	E	+++	Cf. Corps de l'avis.
Odeurs	Abs	0	Le projet n'est pas susceptible d'émettre des odeurs.
Emissions lumineuses	Abs	+	L'impact énergétique et la pollution lumineuse notamment en termes d'impact sur la cathédrale mériteront d'être analysés dans le cadre du dossier de réalisation.

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Trafic routier	E	+++	Cf. Corps de l'avis.
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	E	+++	Cf. Corps de l'avis.
Sécurité et salubrité publique	L	+++	Le projet améliorera la sécurité des usagers du site.
Santé	L	+++	Le projet est susceptible de conduire à une augmentation des polluants aux abords des sites sensibles.
Bruit	L	+++	cf. corps de l'avis.
Autres à préciser (archéologie, servitudes radioélectriques, lignes, aires géographiques protégées...)	L	+	La ZAC est incluse dans le zonage de présomption de prescription archéologique de la ville de Chartres.

*** Étendue du territoire Impacté**

E : ensemble du territoire

L : localement

NC : non concerné

ABS : absence d'informations

**** Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné