



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Centre-Val de Loire
sur la modification du dossier d'étude d'impact dans le
cadre de la réalisation de la ZAC Pôle Gare sur la
commune de Chartres (28)**

n°2021-3245

I. Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence s'est réunie le 25 juin 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la modification du dossier d'étude d'impact de la ZAC Pôle Gare sur la commune de Chartres (28) déposée par Chartres Métropole (28).

Étaient présents et ont délibéré : Christian Le COZ, Sylvie BANOUN, Jérôme DUCHENE, Isabelle La JEUNESSE et Caroline SERGENT.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article 122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie du dossier de demande d'avis.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours émises au regard des enjeux et compte tenu des éléments présentés dans le dossier tel qu'il a été transmis par le porteur de projet. Cette précision vaut pour l'ensemble du document et ne sera pas reprise à chaque fois qu'une telle appréciation apparaîtra dans le corps de l'avis.

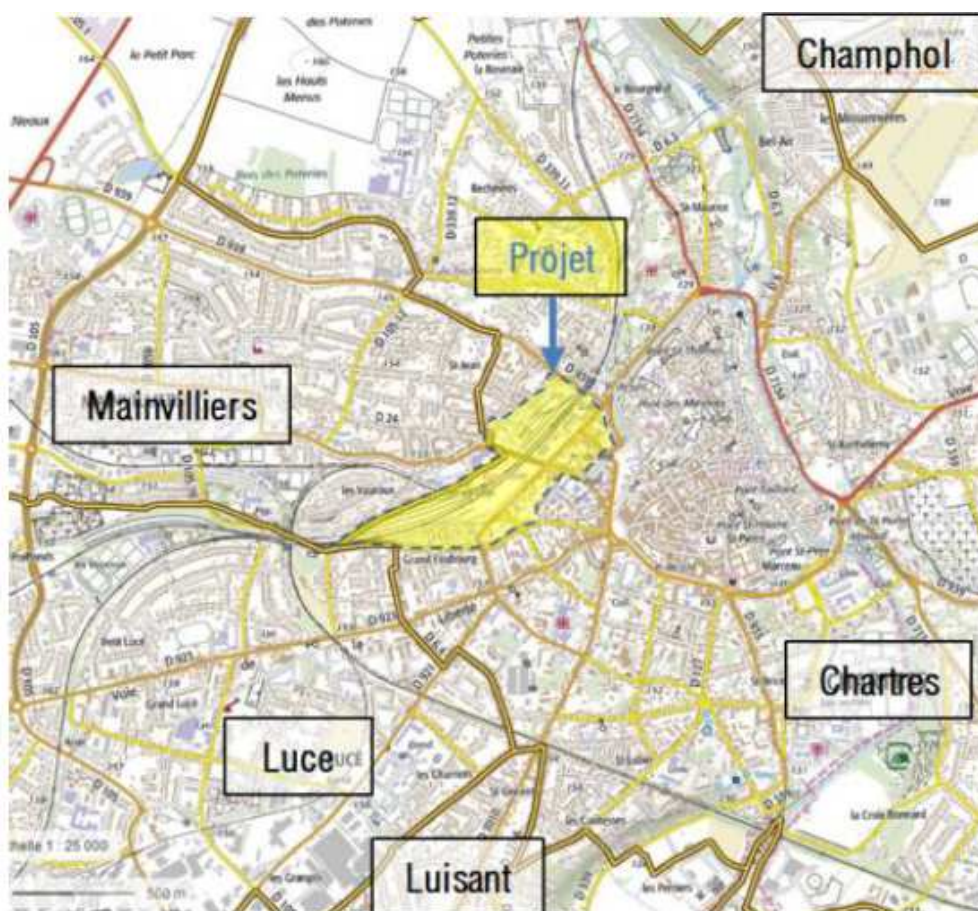
À noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique.

Enfin, une transmission de la réponse à la Dreal serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projet.

II. Contexte et présentation du projet

Localisée sur le territoire de la commune de Chartres, sur un site de 32,7 ha à proximité immédiate de la gare SNCF, la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Pôle Gare » a pour objectifs de conjuguer une qualité de vie dans le quartier de la gare, le renouvellement de friches urbaines, le développement de l'activité économique et le développement d'offres variées en termes de mobilité. La ZAC « Pôle Gare » vise aussi selon le dossier à retisser un lien entre la commune de Mainvilliers et la ville de Chartres qui sont séparées par la gare ferroviaire.

Depuis l'évaluation environnementale du projet de création de la ZAC en date de novembre 2013, le projet, situé en bonne part sur une friche, a pour objectif de densifier la ville et de diversifier les usages de ce site dégradé.



Localisation du projet (Source étude d'impact version octobre 2020, page 20)

L'évaluation environnementale d'octobre 2020 actualise les pièces du dossier et présente le programme des constructions. Il porte à connaissance les éléments issus des récentes études prescrites pour l'équipement plurifonctionnel culturel et sportif (EPCS) à savoir l'étude de trafic, des modélisations de la qualité de l'air complémentaires et l'étude acoustique réalisée en amont du projet d'EPCS¹.

Le choix d'implantation du projet a été motivé par la proximité avec la gare et le projet de pôle d'échange multimodal actuellement en cours d'aménagement.

¹ Le permis de construire de l'équipement plurifonctionnel culturel et sportif a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 30 avril 2020.

Le programme d'aménagement s'articule autour de deux périmètres :

- celui qui concerne le projet d'aménagement urbain « Pôle Gare » (13 ha environ), homonyme de la ZAC, lié aux projets d'équipements publics et aux nouveaux espaces publics à développer ;
- un second, plus large à l'échelle de la ZAC (environ 32 ha), qui comprend le précédent à l'exception d'un périmètre restreint situé sur la commune de Mainvilliers, dont l'aménagement sera fonction des disponibilités foncières, en extension ou en réhabilitation, pour une surface de plancher de l'ordre de 24 600 m² selon l'étude d'impact.

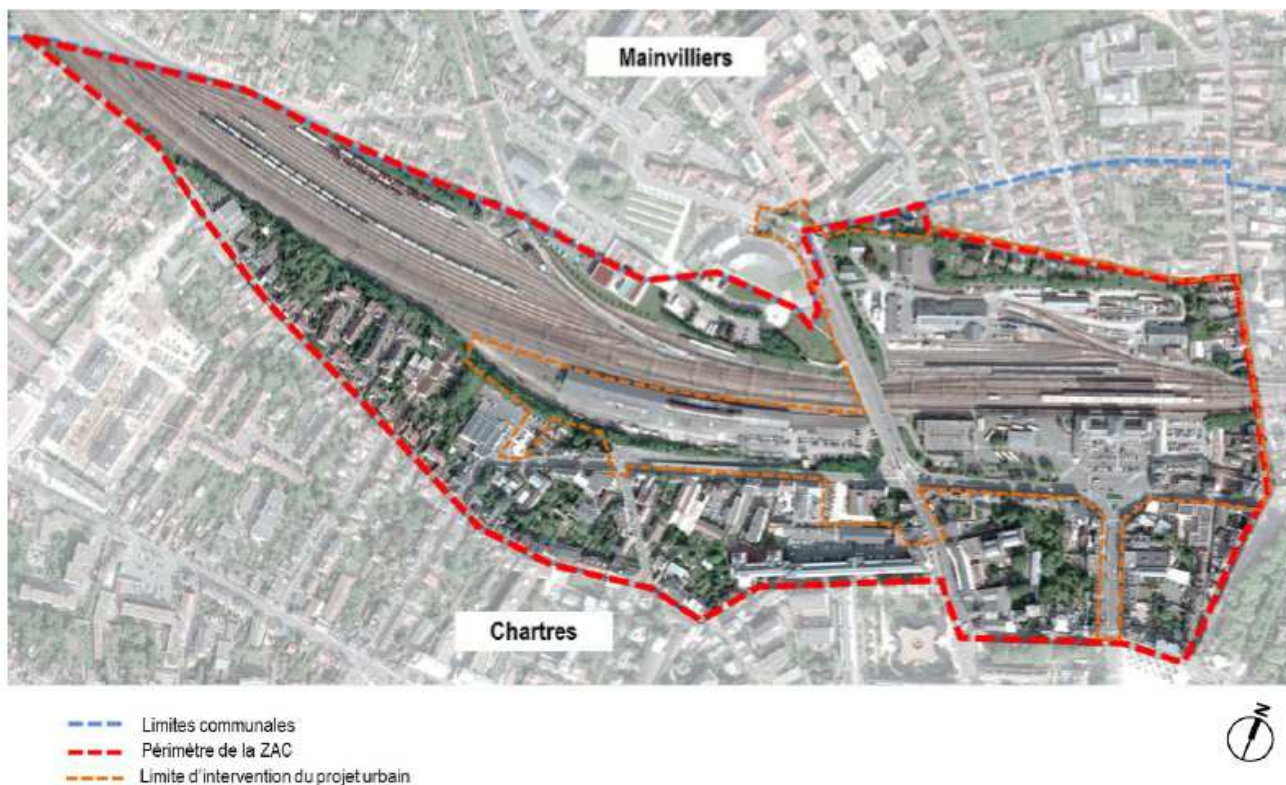


Illustration : Périmètres du projet urbain

(Source : Note relative au dossier de réalisation en date de mars 2021, page 29)

Dans un premier temps, il est prévu de démolir plusieurs bâtiments correspondants à d'anciens ateliers SNCF. L'accessibilité à la gare et à l'EPCS nécessiteront d'autres aménagements en vue d'améliorer les espaces publics autour du bâtiment « voyageurs » de la gare (notamment la Place Pierre Sépard ; située face à la gare).

Le programme d'aménagement opérationnel prévoit à terme environ 95 000 m² de surface de plancher ; il comprend :

- de l'habitat collectif (sur environ 350 à 400 nouveaux logements, page 82 de l'étude d'impact), des commerces (en pied d'immeuble) et des activités tertiaires et de services pour une surface de plancher maximale totale d'environ 55 000 m² ;
- l'équipement plurifonctionnel culturel et sportif actuellement en cours de construction d'une jauge maximale de 4 198 personnes et d'une surface de plancher d'environ 14 200 m² sur un terrain d'assiette d'environ 1ha ;
- des aménagements au droit de la gare tels le pôle d'échange multimodal qui comprend la relocalisation de la gare routière sur environ 1.4 ha.

Postulant que l'usage du pôle gare serait accru par une meilleure desserte automobile, le projet urbain s'attache à le rendre davantage accessible en automobile ; il prévoit ainsi un parking de 1 200 places de stationnement.

Cependant le projet comprend également un aménagement du parvis de la gare, la réalisation d'une passerelle de liaison entre l'EPCS, la plateforme multimodale et le parvis de la gare SNCF. Il est également prévu une importante adaptation des déplacements et des plans de circulation autour de la gare par le biais d'une requalification de plus de 3 ha de voirie et d'espaces publics pour favoriser selon le dossier les transports en commun et les déplacements actifs par la création de pistes cyclables et l'élargissement des trottoirs.



Illustration : Insertion du projet « Pôle gare » (Source étude d'impact version octobre 2020, page 21)

III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique dans la mesure où le terrain d'assiette de cette opération d'aménagement présente une surface supérieure à 10 ha. Les enjeux les plus forts sont liés :

- aux déplacements, au trafic routier et aux nuisances et émissions de gaz à effet de serre associées ;
- à la pollution des sols ;
- au paysage.

IV. Qualité de l'étude d'impact

IV 1. Description du projet

La présentation du projet de ZAC Pôle Gare a tenu compte des ajustements effectués depuis sa création. Elle apporte des précisions sur la gestion des terres excavées éventuellement polluées en phase travaux pour prendre en compte leur éventuelle pollution. Elle est représentative des activités qui y seront menées et précise désormais les éléments programmés, la typologie de logements collectifs envisagés, la localisation des places de stationnement affectées à ces logements. Elle tient compte des flux de mobilité générés par l'accueil de nouveaux habitants dans la ZAC et les activités de l'EPCS ainsi que des besoins d'exploitation de la gare.

Les conséquences en matière de transformation de la voirie sur la zone sont correctement illustrées. L'étude détaille notamment les voies créées et celles qui seront « requalifiées ». L'étude d'impact rend compte des affectations et des usages actuels (page 54) et projetés des voiries (page 34) à l'aide des cartes issues des réflexions préalables à la création du projet de ZAC. Elle apporte des précisions sur les incidences de l'aménagement de la ZAC Pôle Gare sur l'organisation de la circulation routière. Il est précisé que des études sont en cours pour réduire le besoin en stationnement sur la zone (dont une prolongation de l'amplitude horaire des lignes de bus urbains).

L'autorité environnementale constate qu'à ce stade du projet, le parc de stationnement souterrain d'une capacité de 1 200 places est indiqué comme devant faire l'objet d'une étude d'impact spécifique (page 33). Elle rappelle qu'en tant que composante à part entière du « projet » au sens du code de l'environnement, l'étude d'impact du projet devrait comprendre celle de ce parc de stationnement. Les incidences du projet d'ensemble auraient dû être traitées dans une seule et unique évaluation. Il conviendra dès lors de produire une étude d'impact actualisée pour l'ensemble de la ZAC au moment de la procédure concernant le parc de stationnement.

La création d'espaces verts dans le prolongement des espaces publics fait l'objet de descriptions claires. S'agissant des aménagements végétalisés, l'approche retenue à ce stade vise à identifier les arbres existants à conserver dans la zone du projet urbain.

IV.2 Description de l'état initial

Les déplacements, le trafic routier et les nuisances associées

L'état initial décrit les réseaux de transports qui desservent le site du projet. Le dossier s'appuie sur le rapport de présentation établi pour la ZAC en 2013 pour caractériser le quartier comme « principal nœud intermodal de l'agglomération » où se croisent divers modes de déplacements qu'il convient de concilier. Le dossier ne fournit pas d'éléments actualisés en la matière. Il conviendrait d'y remédier. Les données concernant le trafic routier sont sommaires. Le projet s'insère dans une zone au trafic routier très dense, ce qui n'est pas précisé alors que l'étude d'impact de 2013, sur la base de données de 2011 faisait état de nombreux véhicules circulant aux heures de pointe². En tout état de cause, ces données auraient dû être mises à jour pour permettre d'apprécier l'état actuel de la circulation.

L'état initial rappelle à plusieurs reprises que le périmètre de la ZAC n'est ni parcouru ni délimité par un réseau de voiries équipées d'aménagements favorables à l'usage du vélo.

Le site de la ZAC Pôle Gare, au contact des voies ferrées, de secteurs d'habitat existants et de voies structurantes (qui supportent un trafic important aux heures de pointe) est ainsi caractérisé par une ambiance sonore marquée. Les mesures de bruit retranscrites dans l'analyse montre des valeurs autour de 60 dB(A) de jour comme de nuit. Aussi, il aurait été judicieux de mentionner le classement sonore des infrastructures de transport terrestre du département³.

Enfin, l'état initial de l'environnement présente, à partir de données Lig'air⁴, la qualité de l'air à l'échelle de l'agglomération. Il identifie les principales substances polluantes et activités génératrices de pollution. Il pointe le transport routier et l'activité industrielle comme principales causes d'altération de la qualité de l'air à proximité du site du projet. L'autorité environnementale constate que ces éléments, datant de 2010-2011, auraient dû être mis à jour en intégrant des données beaucoup plus récentes.

La pollution des sols

L'état initial de l'environnement concernant la pollution des sols est identique à celui qui a été présenté dans l'étude d'impact de 2013, au stade de la création du projet. Le dossier caractérise les résultats des analyses des sols à l'aide de résultats du diagnostic environnemental des sols réalisé en janvier 2012. Il mentionne des pollutions, notamment au droit de l'ancien site Sernam (page 38 et 39 de l'étude d'impact).

2 L'étude d'impact de la ZAC Pôle gare de 2013, fait état en page 78 d'une moyenne de 835 véhicules le matin et 957 le soir aux heures de pointe dans la rue Pierre Nicole.

3 Les infrastructures de transports terrestres sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. À chaque catégorie est associé un secteur de bruit dans lequel des prescriptions d'isolation acoustique sont à respecter.

4 Association régionale du type loi de 1901 créée le 27 novembre 1996 pour assurer la surveillance de la qualité de l'air en région Centre-Val de Loire. Lig'Air fait partie de la Fédération ATMO France, regroupant 19 AASQA (Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air).

Le paysage

L'étude d'impact détaille de manière adaptée la manière dont le programme global des constructions s'insère dans un environnement urbain dense d'où l'on voit la cathédrale Notre Dame de Chartres, inscrite au patrimoine mondial par l'Unesco. Le dossier d'étude d'impact présente le zonage réglementaire du PLU de Chartres qui concerne le site de la ZAC. Il précise la limitation des hauteurs à respecter dans les sous secteurs USJa et USJc correspondant au périmètre du projet.

V. Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs importants

Les déplacements, le trafic routier et les nuisances associées

Le dossier de réalisation intègre les informations sur le volume de véhicules que l'EPCS devrait attirer un soir d'évènement. Les chiffres mentionnés dans l'étude d'impact Pôle Gare correspondent à ceux de l'étude de l'EPCS de 2020 et relatent une fréquentation importante un soir d'évènement avec 980 véhicules, dont environ 490 utiliseront le parking de la ZAC Pôle Gare.

Selon le dossier, la création de l'EPCS devrait avoir un impact sur les mobilités actives du fait de l'aménagement d'un carrefour entre la rue Danièle Casanova et la nouvelle voie créée au nord de l'équipement pour l'accès des véhicules de services et mentionne des aménagements sur le pont Casanova qui mène à l'EPCS et au parking. L'autorité environnementale ne peut souscrire à cette assertion au regard de la modestie de ces aménagements et de l'absence de continuité piétonne ou cycliste confortable.

Concernant l'îlot Sernam, secteur dédié entre autres à l'habitat, il est à noter que la portion de la rue Pierre Nicole située entre le Pont Danièle Casanova et la rue du Quatorze Juillet sera aménagée et élargie afin d'insérer une voie pour les bus. L'aménagement ne peut être incitatif que s'il s'inscrit dans un réseau maillé ce qui ne semble pas prévu. Aucune étude origine/destination ne permet en outre d'approcher l'éventuelle utilisation de ces bus.

Concernant le bruit, l'étude s'appuie sur la modélisation des niveaux sonores du projet d'EPCS (comprenant la nouvelle voie), à l'horizon 2035 dont il ressort que les nuisances sonores liées au trafic routier suite à l'installation de l'EPCS devraient avoir un impact modéré lors d'un évènement moyen ou d'un évènement majeur.

L'étude d'impact en déduit, s'appuyant sur des modélisations de la situation avec ou sans le complexe qu'à l'horizon 2035 l'ambiance sonore devrait être modérée de jour (inférieur à 60 dBA) et de nuit (inférieur à 55 dBA) particulièrement lors d'évènements qualifiés de moyens, les plus fréquents.

Toutefois les simulations montrent des augmentations des niveaux sonores entre 2 et 10 dB(A) entre les hypothèses avec et les hypothèses sans réalisation⁵ du projet d'EPCS sur certaines constructions, ce qui constitue une augmentation significative et devrait faire l'objet de mesures de réduction.

5 Les modélisations réalisées permettent de comparer une situation sur les créneaux 19h-00h avec fonctionnement ou sans fonctionnement de l'EPCS notamment les niveaux sonores atteints devant les bâtiments implantés le long des voies proches de l'EPCS.

L'étude conclut finalement à peu de changements sur les nuisances sonores lors du fonctionnement de l'EPCS dans la ZAC. L'augmentation des services de transport urbain envisagée pourrait si elle était effective et proposait un service adapté, contribuer à réduire l'incidence de ces événements sur l'ambiance sonore du site.

Le dossier actualisé de réalisation de la ZAC Pôle Gare ajoute l'étude complémentaire réalisée pour connaître les impacts sur la qualité de l'air induits par le fonctionnement de l'EPCS. Ces précisions mettent en évidence une augmentation de la concentration des polluants et des gaz à effet de serre en raison du trafic généré lors des périodes d'arrivée à l'EPCS 19h-22h et lors des départs entre 22h et 23h. Ces augmentations ne conduisent pas cependant à des concentrations dépassant les seuils réglementaires. Mais une étude pollution population permettrait d'apprécier la population exposée à ces niveaux de pollution qui, même s'ils sont réglementaires, emportent des conséquences sur la santé humaine des riverains^{6,7}.

La pollution des sols

En phase de travaux, des études sont programmées par *Chartres aménagement* pour préciser le type de dépollution à mettre en œuvre en fonction du programme et du coût de la dépollution correspondante. Le dossier précise utilement qu'aucun impact n'est prévisible en phase d'exploitation quant à l'exposition des populations aux hydrocarbures ayant pollué le site d'origine. Les terrains d'emprise de la ZAC seront recouverts sur une épaisseur non précisée, de matériaux artificiels ou de terres végétales. D'après le dossier les espaces verts seront aménagés sans plantes comestibles. L'autorité environnementale constate qu'en l'absence de dépollution permettant tous les usages, un usage restreint de ces espaces devra être prévu pour les habitants avec l'interdiction de mettre en place des jardins partagés.

Le paysage

L'étude d'impact détaille les caractéristiques des bâtiments visant à permettre leur insertion en continuité des bâtiments existants aux abords du site de la ZAC.

Le projet intègre et prend en compte les différentes prescriptions de la directive de protection et de mise en valeur des paysages pour préserver les vues sur la cathédrale de Chartres.

VI. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

Justification des choix

La justification de l'aménagement repose d'une part sur des éléments du rapport de présentation de la ZAC au stade de sa création, et d'autre part des précisions ajoutées concernant le choix d'implantation du projet

Plusieurs variantes d'implantation des constructions et des modifications de la desserte du site ont été esquissées. Le dossier relate correctement les réflexions menées il y a plusieurs années et indique que le projet retenu répond aux enjeux de la mobilité interurbaine. Il a intégré un nouveau schéma de circulation pour la

6 <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/guide-methodologique-volet-air-sante-etudes-impact-routieres>

7 <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.html?id=Temis-0052964>

desserte de la plateforme multimodale, la création d'une entrée de ville au carrefour des rues Pierre Nicole et Danièle Casanova, la création d'une voie réservée aux transports en commun depuis la rue Chauveau-Lagarde.

La programmation des opérations d'aménagement est présentée de manière claire.

La composition des éléments bâtis de l'îlot Sernam permet de constater que le porteur de projet a veillé au retrait des bâtiments d'habitation par rapport à la voie ferrée, les bâtiments dédiés au tertiaire et aux bureaux faisant écran. Ces nouveaux éléments attestent que le parti d'aménagement de la ZAC s'attache à insérer les bâtiments de l'îlot Sernam et de ceux au droit du Faubourg Saint-Jean dans le tissu urbain existant. L'aménagement d'une coulée verte sur le site Sernam participe à cette intégration et à la réduction des incidences liées à la circulation aux abords des immeubles d'habitation.

Les éléments de composition concernant l'EPCS et l'intégration d'une nouvelle voie entre les rues Faubourg Saint Jean et Danièle Casanova sont correctement illustrés. Le bâtiment prévoit une toiture végétalisée avec une forme qui s'intègre dans le quartier en restauration. En termes d'accessibilité, les aménagements destinés aux circulations actives et les zones de franchissement de la voie ferrée sont bien illustrés dans le dossier.

VII. Résumé(s) non technique(s)

Le résumé non technique, présenté de manière claire et lisible permet la compréhension du projet envisagé et ses enjeux par le citoyen.

VIII. Conclusion

L'étude d'impact actualisée du dossier de réalisation de la ZAC Pôle Gare dresse une analyse synthétique de l'état initial de l'environnement.

Elle identifie les enjeux environnementaux et apporte des précisions concernant les impacts essentiels du projet, sur le trafic, sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore. Plusieurs études effectuées récemment pour la réalisation de l'EPCS ont été intégrées, toutefois le dossier ne couvre pas le projet d'ensemble et les incidences du parking automobile.

Les incidences du projet d'ensemble auraient dû être traitées dans une seule et unique évaluation. Il conviendra dès lors de produire une étude d'impact actualisée pour l'ensemble de la ZAC au moment de la procédure concernant le parc de stationnement.