



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale  
CENTRE - VAL DE LOIRE

**Inspection générale de l'environnement  
et du développement durable**

**Avis délibéré  
Construction de 200 logements  
Avenue de Sully sur la commune de Chartres (28)  
Permis de construire**

N°MRAe 2023-4019

# PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 5 mai 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de construction de 200 logements Avenue de Sully sur la commune de Chartres (28), déposé par Monsieur le Maire de Chartres (28), en tant qu'autorité décisionnaire.

Étaient présents et ont délibéré : Christian Le COZ, Jérôme DUCHENE, Isabelle LA JEUNESSE, Corinne LARRUE et Jérôme PEYRAT.

Chacun des membres délibérants 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 et de la santé humaine 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 et de la santé humaine 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.

Il convient de 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 et jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

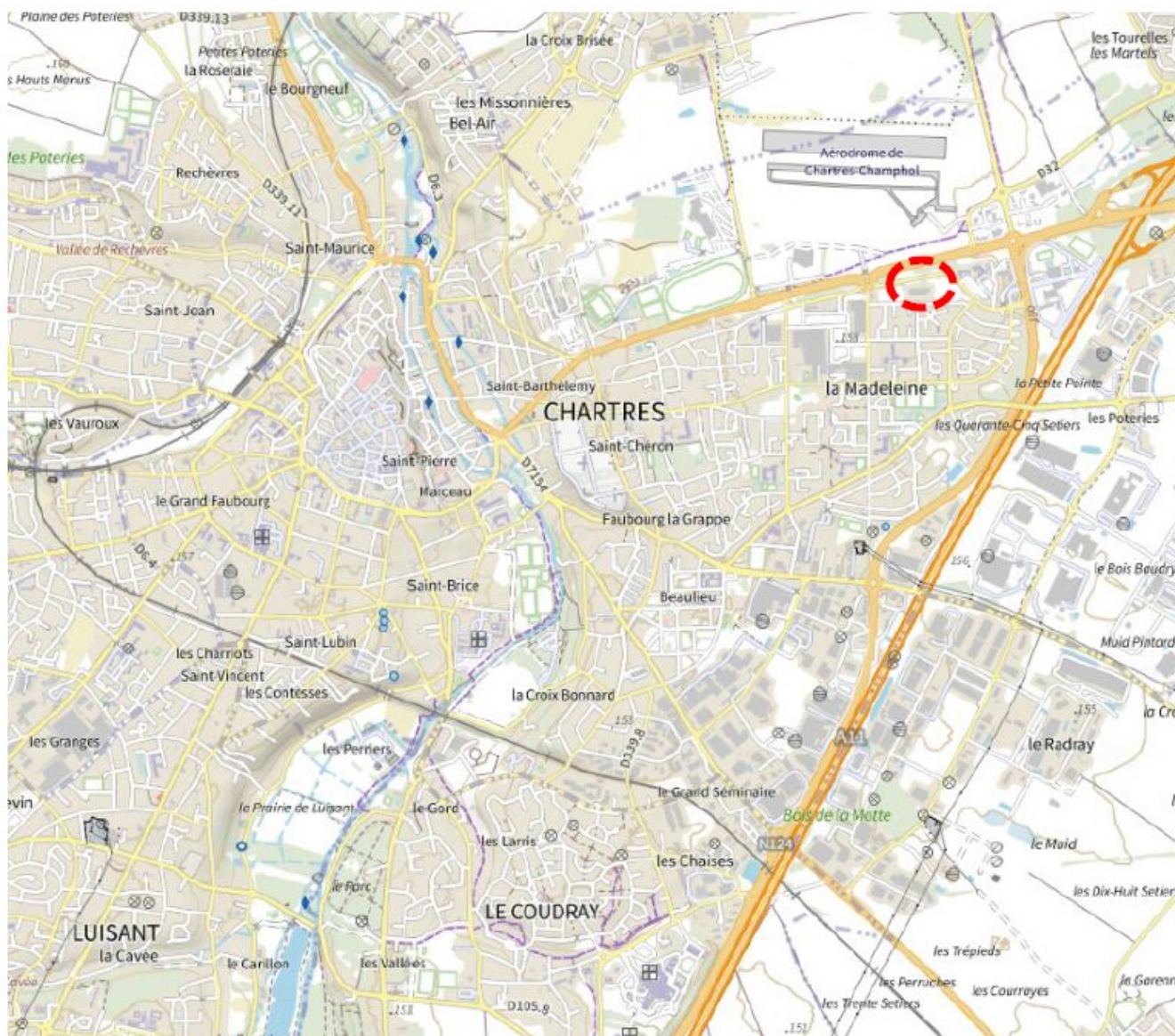
En outre, une transmission de la réponse à l'autorité environnementale serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par les porteurs de projet.

# 1 Contexte et présentation du projet

## 1.1 Présentation du projet

Le projet de construction de 200 logements à Chartres porté par Crédit Agricole Immobilier, objet du présent avis, est situé aux 7-9 avenue de Sully sur la parcelle CK-6, à l'est de Chartres (28).

La parcelle d'implantation du projet est une ancienne friche commerciale de 20 000 m<sup>2</sup> ayant accueilli un garage automobile, aujourd'hui entièrement démoli. Elle est bordée au nord par l'avenue Marcel Proust, au sud par l'avenue de Sully, à l'ouest par une friche commerciale et à l'est par un projet de logements en cours de construction.



*Localisation du projet sur le territoire de la commune (étude d'impact, page 13)*

Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°2023-4019 en date du 5 mai 2023

Construction de 200 logements Avenue de Sully sur la commune de Chartres (28)

L'opération consiste en la création :

- de sept bâtiments collectifs (pour un total de 152 logements dont 40 logements sociaux) ;
- de cinq bâtiments intermédiaires (soit 28 logements) ;
- de 20 maisons individuelles ;
- de 360 places de stationnement automobile (dont 48 en aérien, 20 en garage privatif et 292 en parkings souterrains) ;
- de voiries, d'une traversée piétonne, d'espaces verts et d'ouvrages de gestion des eaux pluviales

Le projet sera mené en deux phases, la première comprenant la création de la contre-allée en sens unique de l'avenue Marcel Proust, de la traversée piétonne et des bâtiments à l'est de cette traversée, et la deuxième pour le reste des constructions. Le calendrier de ces phases dans le temps n'est cependant pas précisé dans l'étude d'impact.



*Plan du lotissement prévu (étude de trafic, page 32)*

Avis délibéré de la MRAe Centre-Val de Loire n°2023-4019 en date du 5 mai 2023

Construction de 200 logements Avenue de Sully sur la commune de Chartres (28)

Le projet relève de la catégorie 39° du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement. Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du 2 mai 2022 de la préfète de région Centre-Val de Loire à la suite d'une demande d'examen au cas par cas.

Du fait de la nature du projet, de ses effets potentiels et de la spécificité du territoire, les enjeux environnementaux les plus forts qui seront traités dans le présent avis concernent :

- le transport et nuisances associées (bruit et qualité de l'air) ;
- la pollution des sols ;
- l'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'adaptation au changement climatique ;
- l'adéquation du projet avec la ressource en eau potable.

## 1.2 Justification du projet et analyse des solutions de substitution

Les raisons du choix du projet sont exposées dans l'étude d'impact en pages 110 à 112. Le maître d'ouvrage justifie le projet par les raisons suivantes. La superficie de la parcelle permettant la réflexion sur une opération d'aménagement d'ensemble ; et le statut de friche de la parcelle ainsi que sa localisation dans le tissu urbain, permettant de limiter la consommation des espaces naturels et agricoles et l'usage de voitures individuelles par la présence de transports en commun.

Cependant, le dossier ne procède pas à un examen de solutions de substitution raisonnables sur un site distinct. Le maître d'ouvrage appuie le choix de cet emplacement pour son projet sur les choix de la commune lors de l'élaboration de son PLU et sa compatibilité avec le SCoT applicable sur le territoire (cf. partie 1.3). L'étude d'impact admet ainsi que : « *Le projet n'a pas fait l'objet de véritable variante d'aménagement dans la mesure où il s'inscrit parfaitement dans les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Chartraine et dans les objectifs du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Chartres.* » (p.112). Le code de l'environnement prévoit pourtant « *une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* » (article R. 122-5 du code de l'environnement). La parcelle borde une grande voie de circulation, est située à proximité d'un aéroport et présente une pollution des sols. Ces trois caractéristiques étant susceptibles d'avoir des incidences sur la santé, le dossier aurait dû justifier du choix de cette localisation parmi différentes solutions de substitution.

## 1.3 Compatibilité avec les documents de planification

La compatibilité du projet avec les documents de planification est présentée en pages 150 à 160 de l'étude d'impact. Le site d'implantation du projet est couvert par la zone UM (zone urbaine de la Madeleine) du plan local d'urbanisme (PLU) de Chartres approuvé le 24 juin 2015, qui permet la destination d'habitat. Par ailleurs, il est concerné par une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) relative au secteur du Plateau Nord-Est, qui le prévoit en secteur à dominante

d'habitat avec un axe structurant paysager. L'étude d'impact s'attache à démontrer le respect des règles de la zone UM par le projet, en particulier (étude d'impact, pages 154-159) :

- une emprise au sol des constructions limitée à 40 % de la superficie totale du terrain ;
- une proportion minimale de 30 % en espaces verts ;
- la présence d'un arbre pour 100 m<sup>2</sup> d'espace libre.

Le site du projet est aussi en partie concerné par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Chartres-Métropole, approuvé le 30 juillet 2015. L'étude d'impact identifie bien que le projet se situe dans la zone D du PEB, dans laquelle l'isolation acoustique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires de logement, sont obligatoires.

De plus, Chartres Métropole s'est dotée d'un PCAET<sup>1</sup> adopté le 28 janvier 2021, visant à contribuer, à l'échelle locale, à l'atteinte des objectifs nationaux d'atténuation des changements climatiques et de renforcement de la résilience des territoires et de l'économie. Le dossier affirme que « *Le projet s'inscrit pleinement dans les enjeux prioritaires du PCAET puisqu'il prévoit la construction de logements peu énergivores.* » (étude d'impact, page 104). L'autorité environnementale rappelle que le PCAET comporte d'autres axes stratégiques que ceux liés à la performance énergétique des bâtiments qui sont susceptibles de concerner le projet (mobilité, énergies renouvelables) et qu'il apparaît nécessaire de développer.

Enfin, le projet est concerné par la directive de protection et de mise en valeur des paysages destinée à préserver les vues sur la cathédrale de Chartres, approuvée le 7 décembre 2022 : celle-ci réglemente les hauteurs au niveau du site d'implantation du projet à 17 m maximum. Or, d'après le plan de masse du document de permis de construire (p. 51), le bâtiment le plus haut atteindrait 18 m et ne serait ainsi pas conforme aux réglementations de hauteur s'appliquant sur ce secteur.

**L'autorité environnementale rappelle l'obligation du respect des règles de hauteur prévues par la directive de protection et de mise en valeur des paysages destinée à préserver les vues sur la cathédrale de Chartres.**

## 2 Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet

### 2.1 Mobilités

Le projet implique une augmentation de la population du quartier qui engendrera nécessairement des déplacements et des trafics supplémentaires se cumulant à ceux existants notamment par les logements et infrastructures voisins. Le dossier contient une enquête de circulation réalisée dans le quartier en juin 2022.

Par ailleurs, le projet s'inscrit dans une vaste reconfiguration du nord du quartier de la Madeleine, comprenant notamment à l'est de la zone du projet la construction de 29 maisons individuelles et de 4 immeubles d'habitation collective de 81 logements, soit un total de 110 logements, par la SCCV Chartres Avenue de Sully. Ce projet de construction est bien identifié par le porteur de projet.

---

<sup>1</sup> Plan Climat-Air Énergie Territorial

Cependant, il n'est pas pris en compte dans l'évaluation de la situation future de l'étude de déplacement, alors que celle-ci indique bien que (page 31) : « *La situation future dite « projetée » correspond à la situation à l'horizon de la livraison du projet, prenant en compte les autres projets identifiés (opérations et infrastructures) pouvant avoir une influence sur les conditions de circulation, ainsi que le projet étudié.* ». Contrairement à ce que prévoit l'étude de déplacements, c'est bien le trafic généré par les 310 logements supplémentaires des deux projets qui doit être pris en compte, et pas seulement les 200 logements du projet faisant l'objet de cet avis.

**L'autorité environnementale recommande l'actualisation de l'étude de déplacements pour analyser les effets cumulés du projet faisant l'objet de cet avis et du projet de lotissement de la SCCV Chartres Avenue de Sully et de compléter l'étude d'impact avec des éléments de l'étude de déplacements.**

### Mobilités actives et transports en commun

La localisation du projet en densification du tissu urbain rend possible le recours aux mobilités actives par les futurs habitants des logements (transports en commun proches, piétons, vélos). Une sente centrale traversante nord-sud dédiée aux piétons et aux cyclistes ainsi que des sentes piétonnes complémentaires dans la partie nord et dans les espaces paysagers du projet sont prévues pour favoriser la traversée du lotissement.

Le projet prévoit par ailleurs des locaux 2 roues au rez-de-chaussée de chaque bâtiment collectif, au sous-sol ainsi qu'une surface de 7,5 m<sup>2</sup> dans les garages privatifs des maisons individuelles et respecte le règlement du PLU concernant la surface attribuée aux locaux 2 roues.<sup>2</sup>

Bien que le site d'implantation du projet est très bien desservi par les lignes de bus (lignes 4, 5, 12 et 15), le dossier aurait gagné à présenter les modalités d'accès (mobilités actives et transport en commun) aux commerces, services... susceptibles d'être utilisés par les futurs habitants. Sur la base de ce diagnostic, des adaptations des modalités de desserte auraient dû être proposées à la communauté d'agglomération Chartres Métropole.

L'étude précise en page 73 que « *les conditions de cheminement des piétons sont satisfaisantes sur une part importante du réseau de voirie du quartier* » et qu'en ce qui « *concerne les vélos, des aménagements existent dans le quartier* ». Néanmoins, la circulation des piétons n'est pas satisfaisante : absence de trottoir sur le côté nord de l'avenue Marcel Proust et faible largeur des trottoirs sur le côté nord de l'avenue Sully. Et les conditions de circulation des vélos sont difficiles sur l'avenue Marcel Proust (absence d'aménagement spécifique). À ces problématiques, le dossier répond, d'une part, que les liaisons douces à l'intérieur du projet permettront aux piétons et aux cyclistes de se rabattre de l'avenue Marcel Proust sur l'Avenue Sully (étude d'impact, p. 131), d'autre part, que l'implantation des maisons en frange nord de l'Avenue de Sully devrait libérer l'espace sur le trottoir pour favoriser les déplacements piétons et mettre fin au stationnement sauvage.

Il n'en demeure pas moins que la circulation des piétons et cyclistes sur l'avenue Marcel Proust (longeant directement le projet) restera difficile voire dangereuse, en l'absence d'aménagements supplémentaires et de non-respect des limitations de vitesse sur cet axe. Les liaisons douces proposées

---

2 La surface attribuée aux locaux vélos doit répondre à l'article 12.8 du PLU : 1,5 % de la surface de plancher du projet, soit ici 250 m<sup>2</sup>.

permettent en partie d'éviter cet axe, mais il serait opportun d'engager une réflexion avec la communauté d'agglomération pour trouver des solutions favorisant les différents usages. Enfin, la question du devenir des voitures qui se garaient de manière sauvage sur l'avenue de Sully en entravant les mobilités actives après la disparition de ces places de stationnement « officieuses » n'est pas abordée. Rien ne permet d'affirmer qu'elles ne continueront pas à se garer sur l'avenue et que les entraves aux mobilités actives ne perdureront pas.

### Circulation automobile

Le site d'implantation du projet est bien desservi en infrastructures routières, étant à proximité de la Voie de la Liberté, de la rocade de Chartres (RD 910) ainsi que de l'autoroute A11,. L'accès à la zone du projet se fera au nord pour les logements collectifs par « *une contre-allée en sens unique sur l'avenue Marcel Proust* » qui doit permettre de sécuriser les flux de voitures légères à ce niveau et au sud par deux voies se connectant sur l'avenue de Sully.

Selon l'étude de déplacement, le trafic généré par les 700 à 800 véhicules légers supplémentaires sur la zone serait absorbable au vu des conditions de circulation actuelles et ne justifierait pas de mesure de réduction spécifique (étude d'impact, pages 130-131). Il aurait cependant été préférable de reprendre davantage d'éléments de l'étude de déplacements dans l'étude d'impact pour étayer cette affirmation afin que le lecteur puisse à la seule lecture de l'étude d'impact s'assurer de sa validité.

### Nuisances sonores

Le site d'implantation du projet présente des enjeux liés aux nuisances sonores. Il est concerné par le bruit de l'aéroport de Chartres Métropole<sup>3</sup> imposant des obligations relatives à l'isolation acoustique et le bruit de l'avenue Jean Mermoz : <sup>4</sup> qui concerne la partie nord du site accueillant les logements collectifs.

En réponse à la décision de soumission à évaluation environnementale, le porteur de projet a fait réaliser deux études :

- une campagne de mesures acoustiques dans l'environnement, réalisée en juin 2022 sur trois points positionnés en périphérie du site ; ;
- une notice acoustique ayant pour objectif de fixer les objectifs à atteindre en matière d'isolation acoustique pour atteindre les niveaux sonores maximums définis.

En revanche, aucune estimation des incidences sonores du projet liées à l'accroissement des déplacements n'a été réalisée. L'étude d'impact souligne seulement qu'une mesure de limitation de la vitesse de 30 à 20 km/h sur l'ensemble du projet sera mise en place pour abaisser le niveau sonore (étude d'impact, page 142). La mise en place d'une telle mesure de réduction semble utile, en particulier pour le confort des futurs habitants, mais il est difficile d'en estimer la suffisance, en l'absence d'impact du projet correctement estimé.

**L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude acoustique par une évaluation des incidences des déplacements générés par le projet.**

Cette étude acoustique devra également analyser les effets cumulés de l'aéroport de Chartres – Champhol, de l'avenue Jean Mermoz et des déplacements liés au projet.

3 Classement en zone D du PEB.

4 Arrêté du 24 novembre 2016 portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres en Eure-et-Loir – classement en catégorie 3.



## Pollution de l'air

Le dossier admet que l'arrivée des futurs habitants des 200 logements supplémentaires générera des pollutions liées à l'augmentation des trafics (étude d'impact, page 128). Cependant, cet impact est minoré par la référence au développement programmé des véhicules électriques (étude d'impact, page 129): « *Compte-tenu du contexte et du programme des constructions, l'augmentation des émissions sera relative, et l'impact sur la qualité globale de l'air ne sera pas significatif à fortiori dans un contexte de développement des véhicules électriques* ». Cette affirmation, bien que possible, n'est étayée par aucun argument solide. Il aurait été pertinent de s'appuyer sur la réalisation d'une étude de déplacements et des mesures de la qualité de l'air<sup>5</sup> déjà faites pour effectuer des simulations de l'évolution de la qualité de l'air. Les limitations de vitesse sur la zone (limitation à 30 km/h sur la grande majorité des axes routiers), ainsi que la limitation de l'accès au lotissement aux seuls véhicules légers permettent néanmoins de réduire les impacts du projet sur la pollution de l'air. De même, le recours aux mobilités douces et aux transports en commun sont aussi des leviers pour limiter les émissions de polluants (cf. partie 2.3).

**L'autorité environnementale recommande de réaliser une étude sur la qualité de l'air, à partir du diagnostic de la qualité de l'air et de l'étude de déplacements permettant de simuler et quantifier les impacts éventuels sur la qualité de l'air et les émissions de polluants générés par le projet.**

## 2.2 La pollution des sols

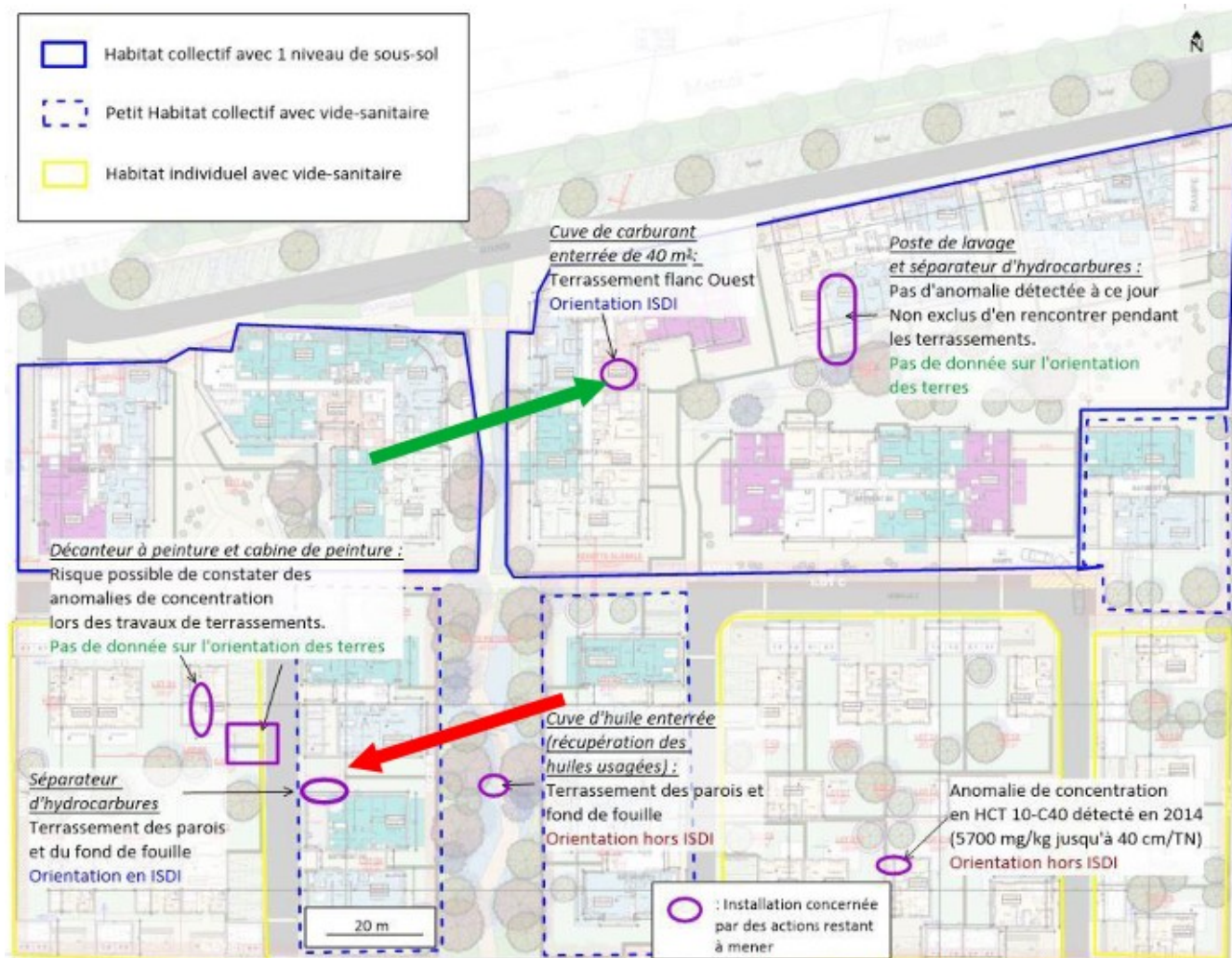
Le projet de construction se situe sur l'emplacement d'un ancien garage<sup>6</sup>. Le dossier de demande d'examen au cas par cas comportait un diagnostic simplifié de pollution des sols réalisé le 5 septembre 2014 qui concluait à l'absence de contamination par des métaux et par des hydrocarbures aromatiques polycycliques mais mentionnait la présence d'hydrocarbures au niveau des anciennes cuves de carburant et d'huile usagée. Dans la décision de soumission du projet à évaluation environnementale du 2 mai 2022, il a été demandé au pétitionnaire de définir et de mettre en œuvre des mesures de gestion de la pollution des sols afin d'assurer la compatibilité entre l'état des sols et un nouvel usage d'habitation projeté, conformément à l'article L. 556-1 du code de l'environnement et pour ce faire de procéder à de nouveaux sondages et études complémentaires.

Le dossier d'évaluation environnementale du projet présente une étude de pollution des sols réalisée en octobre 2022 précisant les travaux à réaliser pour rendre le site compatible avec l'usage envisagé. Le site a fait l'objet d'une démolition complète et d'un désamiantage en septembre 2022 par le propriétaire du terrain. L'étude met en évidence des installations à risque au droit du site dont les sols ou sables présentent ou sont susceptibles de présenter une concentration en hydrocarbures nécessitant des actions spécifiques (cf. carte ci-dessous).

---

5 Étude de diagnostic de la qualité de l'air réalisée entre le 15 et le 27 juin 2022 par la société AIRT CONTROLE (benzène, dioxyde d'azote et PM10 et PM2,5)

6 Ancien établissement Renault, exploité par la société Lamirault Automobile bénéficiant d'un récépissé de déclaration ICPE en date du 5 novembre 1981



*Cartographie des installations concernées par des actions restant à mener (étude d'impact, p. 33)*

Il est noté en particulier une concentration en hydrocarbures dans les sols et sables d'une cuve enterrée de carburant de 40 m<sup>3</sup> (flèche verte sur le plan ci-dessus) et au niveau d'un séparateur d'hydrocarbure (flèche rouge) nécessitant une évacuation en filière adaptée de type ISDI<sup>7</sup>. Les travaux de démolition et excavation effectués ont par ailleurs causé des déversements de sables et d'hydrocarbures sur le sol en place au niveau de ce séparateur d'hydrocarbures (sud-ouest) et l'ouverture d'une cuve d'huile enterrée (sud) provoquant des déversements d'hydrocarbures dans la fouille et ses parois. Dans ces deux cas, l'étude d'impact affirme que (page 32) : « Le terrassement des sables et terres impactés permettra d'obtenir des concentrations en composés hydrocarbonés sur les parois et fond de fouille, inférieures aux limites de quantification du laboratoire. ». Par ailleurs, aucun sondage de sol n'a pu être effectué au niveau du décanteur à peinture « compte tenu de l'encombrement du chantier » (étude d'impact, page 33) : la qualité des sols sur l'emprise de cette installation reste inconnue. De même, seul un sondage de sol ponctuel a été réalisé à proximité de

<sup>7</sup> Une ISDI est une Installation de Stockage de Déchets Inertes. Les déchets inertes sont des déchets qui ne subissent aucune modification physique, chimique ou biologique importante (Directive 1999/31/CE du 26/04/99). Le stockage, par la nature des déchets, n'est pas susceptible d'entraîner une pollution de l'environnement ou de nuire à la santé humaine.

l'emprise du poste de lavage et du séparateur d'hydrocarbures sans montrer d'anomalies : des investigations complémentaires de sol permettraient de confirmer cette absence.

**L'autorité environnementale recommande de procéder à des investigations complémentaires au niveau du décanteur à peinture, du poste de lavage et du séparateur d'hydrocarbures.**

L'étude conclut que l'état environnemental du site serait compatible avec l'usage d'habitation envisagé sous réserve du respect de certaines dispositions d'aménagement et mesures de gestion et de contrôle de l'étude également rappelées dans l'étude d'impact (page 34). Le propriétaire de la parcelle s'est engagé à réaliser les travaux de dépollution au préalable de la vente du terrain (étude d'impact, page 33), et à transmettre au porteur de projet, à l'issue des travaux de dépollution, un certificat de dépollution attestant de la mise en compatibilité du site avec les usages projetés. Il semble que, sous couvert de cette caution, aucun impact potentiel du projet dû à la pollution existante des sols ne soit présenté<sup>8</sup>. Cependant, compte tenu, de l'usage prévu du terrain d'habitation et de la possibilité de faire des potagers sur les parcelles entourant certains bâtiments, il convient de développer les incidences sanitaires du projet et les mesures mises en place pour les éviter et les réduire.

## 2.3 L'impact du projet sur les émissions de GES et l'adaptation au changement climatique

Le projet va générer des émissions de gaz à effet de serre (GES) dues au chauffage des logements ainsi qu'aux déplacements de ses futurs habitants. Pour lutter contre le changement climatique, la France s'est dotée d'une stratégie nationale bas carbone (SNBC<sup>9</sup>) et d'un 2<sup>e</sup> plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC-2) qui définissent une vision de long terme à la fois pour l'atténuation des changements climatiques comme pour le renforcement de la résilience des territoires et de l'économie.

### Chauffage

Pour limiter les émissions de GES liées au chauffage, le projet prévoit le respect par les nouvelles constructions des normes d'isolation thermique de la RT 2020, et l'utilisation dans tous les bâtiments collectifs de chaudières gaz à condensation, plus performantes que des chaudières à gaz classiques. Cependant, même en prenant en compte une augmentation du taux de gaz biosourcés, le gaz n'en demeure pas moins l'énergie la plus carbonée après le fioul domestique (étude d'impact, page 144). Le dossier aurait dû justifier le choix de ce mode de chauffage à la place de variantes moins émettrices en GES (chauffage électrique, pompe à chaleur).

---

8 Seuls sont cités le risque de pollution des sols possible par les hydrocarbures des engins, le ruissellement des boues de chantier, l'apport de poussières de ciment, le relargage de polluants chimiques issus des engins, le risque de pollution par lessivage des sols (pollution chronique).

9 Adoptée pour la première fois en 2015, la SNBC a été révisée en 2018-2019, en visant l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 (ambition rehaussée par rapport à la première SNBC qui visait le facteur 4, soit une réduction de 75 % de ses émissions GES à l'horizon 2050 par rapport à 1990). Ce projet de SNBC révisée a fait l'objet d'une consultation du public du 20 janvier au 19 février 2020. La nouvelle version de la SNBC et les budgets carbone pour les périodes 2019-2023, 2024-2028 et 2029-2033 ont été adoptés par décret le 21 avril 2020.

## 2.4 L'adéquation du projet avec la ressource en eau potable

L'étude d'impact propose deux estimations différentes de la consommation d'eau potable supplémentaire engendrée par ce projet de 200 logements : 21 530 m<sup>3</sup>/an (page 18) et 33 600 m<sup>3</sup>/an (page 8). Elle présente comme mesure de réduction de la pression sur la ressource en eau, le choix d'essences locales économes en eau pour limiter les besoins en eau pour l'arrosage des espaces verts extérieurs. En revanche, l'étude d'impact mentionne la présence d'un captage pour l'alimentation en eau potable à 2,5 km du projet mais ne précise pas si celui-ci permettra d'alimenter le lotissement, et ne présente pas l'état actuel qualitatif et quantitatif de la ressource en eau visée.

Le dossier aurait ainsi du mieux traiter la question de l'alimentation en eau potable du lotissement : il n'apporte pas la démonstration de la bonne adéquation entre la ressource en eau mobilisable et les futurs besoins des habitants de ce nouveau lotissement. Or, l'accueil d'une nouvelle population doit être conditionné à la disponibilité d'une ressource suffisante en quantité et en qualité, et ce particulièrement dans un contexte de dérèglement climatique.

**L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier sur la problématique de l'alimentation en eau potable et de mettre en cohérence ses estimations de consommation d'eau potable du futur lotissement.**

## 3 Résumé non technique et qualité de l'évaluation environnementale

L'étude d'impact permet une bonne compréhension du projet et analyse l'ensemble des thèmes prévus dans l'article R.122-5 du code de l'environnement. En revanche, les informations importantes des différentes études en annexes ne figurent pas dans l'étude d'impact ece qui contraint le lecteur pour en prendre connaissance alors que ces données sont nécessaires pour une bonne compréhension des enjeux et des impacts du projet. L'étude d'impact ne fournit pas de quantification estimée des impacts potentiels, par exemple en termes d'émission de gaz à effet de serre.

De plus, comme mentionné notamment en partie 2.1, les effets cumulés avec les autres projets proches ne sont pas du tout appréhendés, quand bien même le pétitionnaire en a connaissance (étude d'impact, page 148). Le projet de 110 logements de la SCCV Chartres Avenue de Sully jouxtant le projet à l'Est n'est en effet que cité, alors qu'il est déjà en cours de construction. Le terrain situé à l'ouest du site du projet étudié, pour le moment vacant, semble également avoir pour vocation à muter à moyen terme vers une destination résidentielle (étude d'impact, page 148). Il en résulte une sous-estimation potentielle des impacts du projet, notamment en termes de circulation et nuisances associées.

Le résumé non technique, présenté dans l'étude d'impact pages 13 à 22, est très court et lacunaire. Il présente succinctement le programme immobilier sans toutefois informer suffisamment sur les aménagements prévus autour des bâtiments (parkings, voies, aménagements paysagers, ouvrages de gestion des eaux pluviales). Un tableau récapitulatif présente les enjeux, les impacts du projet en phase travaux et en phase projet et les mesures ERC associées. En revanche, la présentation des enjeux devrait être davantage détaillée et surtout complétée en particulier en matière de trafic des véhicules et de pollution initiale des sols, laquelle est complètement omise du résumé non technique. L'autorité environnementale rappelle que le résumé non technique se doit d'être autoportant, synthétique mais pas simpliste, pour permettre au public une compréhension globale du projet et de ses impacts.

**Afin de faciliter la compréhension du projet par le public, l'autorité environnementale recommande de compléter le résumé non technique par des éléments de présentation des caractéristiques du projet et de rectifier l'omission relative à la pollution des sols.**

## 4 Conclusion

Le projet faisant l'objet de cet avis vise à créer 200 logements sur une friche commerciale accueillant précédemment une station service dans le tissu urbain de Chartres. La réhabilitation d'une friche est favorable à la réduction de la consommation d'espaces naturels et agricoles.

L'analyse des enjeux relatifs au projet réalisée dans le cadre de l'examen au cas par cas avait fait ressortir en particulier des problématiques liées aux transports et à la pollution des sols. Ces enjeux ont, en réponse, été développés dans le dossier et ont fait l'objet d'études spécifiques.

**Six recommandations figurent dans le corps de l'avis.**