



CHARTRES

## ZAC POLE GARE / CHARTRES (28)



Mémoire de réponse à l'avis n° 2021-3245 de la MRAE du 25/06/2021



**MAITRE D'OUVRAGE**

CHARTRES

**AMENAGEUR****MAITRISE D'ŒUVRE**ATELIER A. GARCIA-DIAZ  
ARCHITECTES - URBANISTES - PAYSAGISTES

■ Hôtel de Ville – Place des Halles  
28019 Chartres Cedex 13  
Tel : 02 37 23 40 00

■ Chartres aménagement  
14, rue Saint-Michel  
28000 Chartres

■ 5, Place du 8 mai 1945  
34070 Montpellier  
T : 04 67 27 13 13  
atelier@garcia-diaz.fr

## SOMMAIRE

1.	PREAMBULE .....	4
1.1	HISTORIQUE DE LA PROCEDURE EN PLACE : .....	5
1.2	SUITES RETENUES PAR LA COMMUNE .....	5
1.3	COMPOSITION DU PRESENT DOCUMENT .....	5
2.	REponses APORTEES A LA MRAE DE LA PART DES MAITRISES D'OUVRAGE ET D'OEUVRE .....	6

## 1. PREAMBULE

---

## 1.1 HISTORIQUE DE LA PROCEDURE EN PLACE :

En date du 25 avril 2021, l'autorité environnementale a été saisie par la commune de Chartres pour avis sur la modification du dossier d'étude d'impact dans le cadre de la réalisation de la ZAC Pôle Gare située sur le territoire de la précitée commune.

En date du 25 juin 2021, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de la région Centre-Val de Loire a son émis un avis 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.

L'avis n° 2021-3245 du 25 juin 2021 comme l'a rappelé la MRAe 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.

## 1.2 SUITES RETENUES PAR LA COMMUNE

A la suite de cette expertise la commune a souhaité produire un document de réponse en préalable à sa délibération sur le dossier de réalisation de la ZAC.

Ce document de réponse, objet de la présente note, est constitué :

- Soit de reprise de forme des informations non comprises dans le document initial ;
- Soit de compléments ou précisions d'informations jugées manquants ou insuffisants dans le dossier d'évaluation environnementale ;
- Soit d'informations nouvelles, non connues au moment de la modification de l'étude d'impact, et dont la précision est apparue lors de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC.

## 1.3 COMPOSITION DU PRESENT DOCUMENT

Afin d'être le plus pragmatique possible, la composition du présent document est établie sur la base de l'avis de la MRAe en faisant référence à chaque début de chapitre.

Le lecteur aura ainsi à sa disposition :

- L'étude d'impact d'origine produite dans sa dernière version d'octobre 2020,
- L'avis de la MRAe,
- Le présent document de réponse.

Dans un souci de clarté de la réponse, ce mémoire reprendra la structure de l'avis de la MRAe et citera les extraits de l'avis de la MRAe auxquels il répond. La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre font apparaître leurs réponses en **bleu** dans le texte.

## 2. REPONSES APPORTEES A LA MRAE DE LA PART DES MAITRISES D'OUVRAGE ET D'OEUVRE

### 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.

Il apparaît une erreur matérielle page 33/165 de l'étude d'impact modifiée en octobre 2020 dans le cadre de la réalisation de la ZAC Pôle Gare. Il est effectivement indiqué que « le parc de stationnement fera l'objet d'une étude d'impact spécifique », néanmoins comme en atteste l'arrêté du 04/08/2020 émanant de la Préfecture de la région Centre-Val de Loire :

1. Le projet de réalisation du parking en silo n'est pas susceptible d'avoir d'autres incidences que celles qui ont été examinées dans cadre de la ZAC « Pôle gare » de Chartres et de l'aménagement de l'EPCS à proximité immédiate du parking.
2. « Article 1<sup>er</sup> : La décision tacite, née le 29 juillet 2020, soumettant à évaluation environnementale le projet de réalisation du parking en silo de la ZAC « Pôle gare », sur la commune de Chartres (28), enregistrée sous le numéro F02420P0048, est annulée. »
3. « Article 2 : Le projet de réalisation du parking en silo de la ZAC « Pôle gare », sur la commune de Chartres (28) n'est pas soumis à évaluation environnementale en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement ».

De plus, le code de l'environnement à l'article L122-1, III, dispose qu'une étude d'impact peut être constituée « de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel et les paysages » et doit alors, du point de vue de l'évaluation environnementale être appréhendée globalement tant en ce qui concerne l'appréciation des seuils d'assujettissement à étude d'impact que le contenu de l'étude. Or, si l'étude d'impact liée à la création de la ZAC en novembre 2013 faisait bien état d'une étude spécifique du parking souterrain car l'ayant pris en compte succinctement, les incidences de ce parc de stationnement sur le milieu naturel et humain ont été correctement détaillées, analysées et argumentées au sein de l'évaluation environnementale de l'EPCS en septembre 2018.

## 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 pointe<sup>2</sup>. En tout état de cause, ces données auraient dû être mises à jour pour permettre d'apprécier l'état actuel de la circulation.

- 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.

L'étude de trafic a été réalisée en 2017 et prend en compte l'EPCS, le parc de stationnement, et la voie routière nouvelle entre les voies Danielle Casanova & et Faubourg St-Jean.

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.

La réponse est apportée en deçà, en retour du 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.*

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 département<sup>3</sup>.

Enfin, l'état initial de l'environnement présente, à partir de données Lig'air<sup>4</sup>, 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.

- 
- 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).

A la page 65/163 de l'étude d'impact, le classement sonore des infrastructures terrestres est traité en fonction de l'arrêté préfectoral n°2015016-0005 du 16 janvier 2015. Les voiries départementales y sont mentionnées.

Concernant la qualité de l'air et l'étude liée pointant ces principales causes d'altération, celle-ci a effectivement été réalisée en 2014 mais depuis la ZAC Pôle Gare n'a pas évolué d'une manière substantielle qui remettrait en cause les résultats. Par conséquent les résultats mis en avant ne sont pas caducs et ne nécessitent pas une actualisation.

L'association Lig'Air a établi ses rapports de surveillance en prenant comme référence l'étude sur la qualité de l'air de CAP Environnement d'août 2011 mais également l'étude Air et Santé d'ARIA Technologies, plus récente, d'octobre 2015.

### 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).

La réponse est apportée en deçà, en retour du 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.*

### 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.

Pas de réponse à apporter.

## **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**

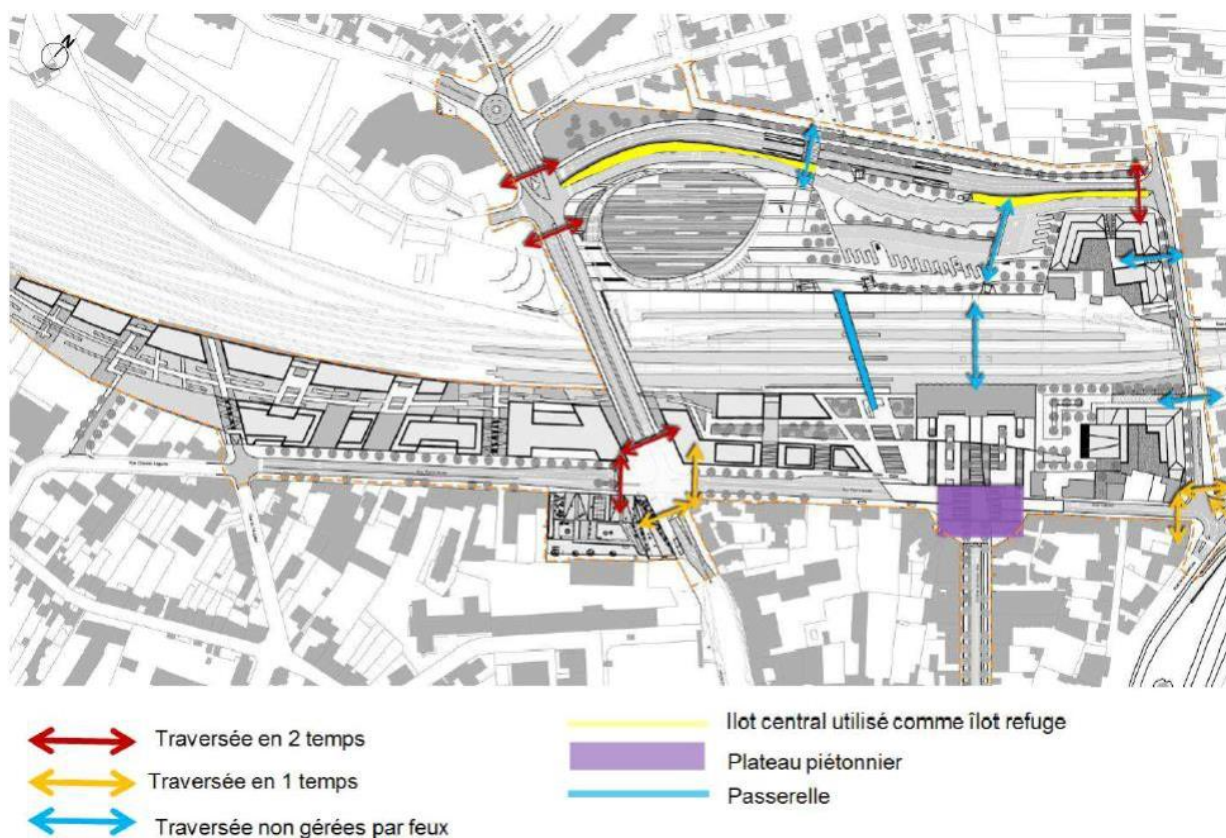
### Les déplacements, le trafic routier et les nuisances associées

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.

Dans le cadre de l'aménagement du pôle gare hormis les tronçons des rues Félibien et Pierre Nicole au droit du parvis de la gare, la continuité cyclable et piétonne est assurée comme en atteste le schéma des circulations douces en page 34 de l'étude d'impact, réintégré ci-dessous ainsi que la nouvelle carte du fonctionnement des modes de déplacements doux à intégrer à l'étude, ajoutée ci-dessous.





*Aménagements destinées aux circulations piétonnes  
(Source : Antoine GARCIA-DIAZ Architecte DPLG urbaniste)*

La zone d'étude est actuellement non parcourue, ni délimitée par aucun axe faisant l'objet d'équipements dédiés aux cycles. Le Schéma Directeur du Plan Vert de Chartres métropole a comme objectif de développer le réseau des liaisons douces principalement sur la base des trames vertes et bleues. Le projet Pôle Gare vient par ailleurs prolonger et compléter la trame verte dans la continuité du parc André Gagnon.

Le périmètre de la ZAC Pole Gare est concerné par l'itinéraire de liaisons douces de la Rive Gauche de l'Eure, sur sa section en centre urbain. L'itinéraire emprunte notamment la rue Jehan de Beauce.

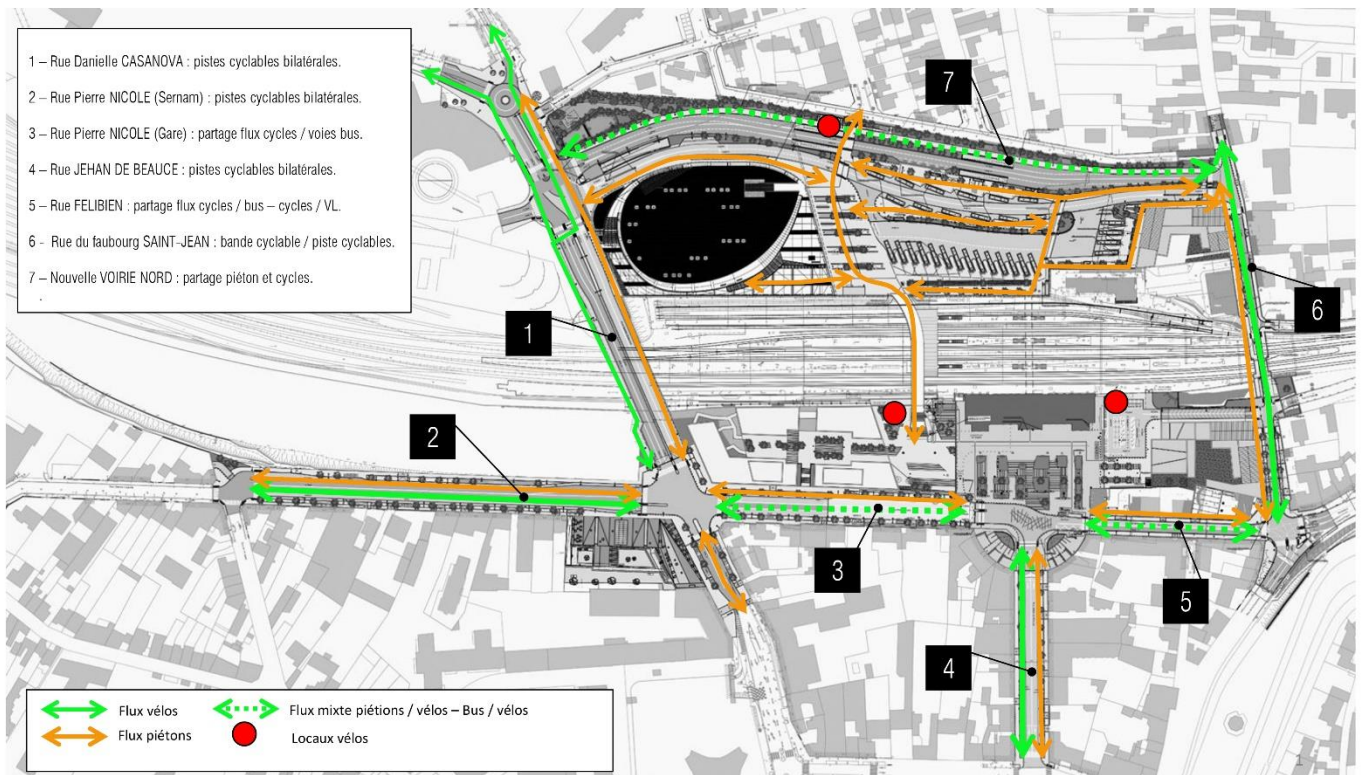
Sur cette section de l'itinéraire, de nombreux itinéraires cyclables et pédestres existent déjà dans ce secteur : il s'agit de les mettre en lien. Des itinéraires pour la plupart en zone urbaine (notamment dans le cœur de ville de Chartres), et le long de voies ferrées. A noter la présence d'un parking réservé de 110 places de cycles à proximité de la gare, permettant de conforter l'utilisation du vélo.

L'étude d'impact rappelle que le Schéma Directeur du Plan Vert de Chartres Métropole fait état des contraintes soulevées ne permettant pas de créer des voies douces séparées de la voie routière sur le site du Pôle Gare. En effet, l'implantation de constructions non adéquates ou de voies trop étroites ne permet pas l'installation d'une piste cyclable mais il peut néanmoins être envisagé de créer des espaces partagés avec une entrée et une sortie matérialisées par des aménagements et une signalétique propres.

Le projet Pôle Gare prévoit l'implantation de plusieurs aménagements cyclables pour pallier aux manques actuels sur les axes suivants :

- Rue/Pont Danièle Casanova : Pistes cyclables bilatérales entre les rues Pierre Nicole et la commune de Mainvilliers & Pistes cyclables bilatérales partagée avec le BHNS entre la voie nouvelle au nord de l'EPCS et la rue de la République sur la commune de Mainvilliers ;
- Rue Pierre NICOLE (Sernam) : Pistes cyclables bilatérales
- Rue Pierre NICOLE (Gare) : Partage flux cycles / voies bus
- Avenue Jehan de Beauce : Pistes cyclables bilatérales ;
- Rue Félibien : Partage flux cycles / voies bus / véhicules légers ;
- Rue du Faubourg St Jean : Piste cyclable en descendant vers la RN23 et bande cyclable en montant vers Mainvilliers ;
- Nouvelle voirie au nord de l'EPCS : Partage piéton et cycles.

L'aménagement d'un carrefour entre la rue Danièle Casanova et la nouvelle voie créée au nord de l'EPCS conforte les mobilités actives tout comme les autres aménagements cités plus en amont. A ce titre, la carte qui suit, sera intégrée à l'étude d'impact pour avoir une vision globale des créations de pistes cyclables et des élargissements de trottoirs intégrés au programme.



*Fonctionnement des modes de déplacements doux  
 (Source : Antoine GARCIA-DIAZ Architecte DPLG urbaniste)*

La phase travaux est une phase temporaire. En septembre 2021, de nombreux travaux ont déjà eu lieu et par conséquent les nuisances qui y sont associées en matière de déplacements, de pollution et d'impacts sonores ne sont pas aussi prégnants.

Concernant le projet pôle gare, les nuisances liées aux circulations douces (page 84 de l'étude d'impact) durant cette phase travaux permettent et permettront à terme de les améliorer grandement comme en atteste le schéma ci-dessus.

Concernant l'EPCS, l'étude d'impact de 2018 liée à son aménagement stipule dans son évaluation de l'exposition à la pollution atmosphérique lors de la phase de réalisation de travaux que les effets sur la santé ne sont pas significatifs en raison d'une exposition temporaire et ponctuelle aux dangers potentiels.

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.

La réalisation d'une étude origine/destination à l'échelle de l'agglomération ne semble pas adaptée à l'échelle de l'étude d'impact Pôle Gare. À travers les quartiers, les alternatives à la voiture sont déjà présentes.

De plus, le futur bus à haut niveau de service (BHNS) de Chartres métropole proposera, sur les principaux axes de traversée de la zone urbaine, un transport en commun au cadencement plus resserré, notamment aux heures de pointe. Cette première ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) reliera le nord-est de Chartres à la gare de Chartres, et les aménagements liés à sa plateforme multimodale.

Dans son avis rendu le 30 avril 2020 sur l'aménagement de l'EPCS, l'autorité environnementale s'est par ailleurs exprimée favorablement sur l'emplacement choisi en indiquant que « le pétitionnaire justifie de manière adaptée le choix du projet retenu au regard de cette localisation qui est propice à l'utilisation des modes d'accès alternatifs à la voiture individuelle. »

Chartres métropole a adopté le 28 janvier 2021, son Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) et a pris par ce biais des engagements forts en matière de mobilités tels que la plateforme multimodale sur le Pôle Gare, la mise en place de ligne de Bus à haut niveau de service, la création d'un plan de déplacement administration, voire l'utilisation de vélo triporteur par le service des espaces urbains, ... Ces objectifs permettraient de réduire de 72% la consommation énergétique liée au transport de personnes d'ici 2050. Les études liées au maillage entre modes de transports alternatifs sont donc en cours.

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 réalisation<sup>5</sup> 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.

L'étude d'impact conclut finalement à peu de changements sur les nuisances sonores lors du fonctionnement de l'EPCS dans la ZAC. La réglementation et les seuils acoustiques sont respectés.

L'augmentation des services de transport urbain envisagée propose un service adapté, et contribue à réduire l'incidence de ces événements sur l'ambiance sonore du site.

L'étude d'impact de septembre 2018 relative à l'aménagement de l'EPCS rappelle que « *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<sup>1</sup>.* » (5.3.3.2.2. Transports en commun à la page 187).

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<sup>6,7</sup>.

---

<sup>1</sup> [http://www.filibus.fr/ftp/FR\\_document/PDF\\_SITE\\_circuit\\_soir\\_flibus\\_rent21.pdf](http://www.filibus.fr/ftp/FR_document/PDF_SITE_circuit_soir_flibus_rent21.pdf)

- 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>

Les études réalisées sont assez anciennes mais ne sont pas caduques, en effet la ZAC Pôle Gare n'a pas évolué d'une manière substantielle, ce qui ne remet pas en cause les résultats.

L'étude d'impact de septembre 2018 relative à l'aménagement de l'EPCS inclut une analyse de l'exposition de la population à la pollution de l'air faite au travers du calcul de l'Indice Pollution – Population et de l'évaluation quantitative des risques sanitaires [EQRS].

Les résultats obtenus sur les excès de risques individuels montrent des valeurs jugées acceptables sur les 3 sites (écoles Saint-Jean & Paul Fort, et le centre éducatif) dans un état futur avec projet en 2035. L'étude conclue que « *les concentrations en polluants atmosphériques restent bien inférieures aux valeurs seuils réglementaires* ».

#### 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.

La méthodologie nationale concernant les sites et sols pollués préconise une dépollution en fonction de l'usage projeté, il n'est pas pertinent de faire une dépollution des sols générale qui aurait un coût extrêmement important.

L'étude d'impact stipule que compte tenu de la préexistence d'une pollution des sols, les risques sanitaires liés à cette situation feront l'objet d'études spécifiques, programmées par *Chartres Aménagement*. Ainsi, le type de dépollution sera choisi *a posteriori* en tenant compte du programme et coût.

#### 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.

Pas de réponse à apporter.

## **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 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.

Le parc de stationnement ne nécessite pas d'étude spécifique puisque l'ensemble des incidences ont été mesurées, relevées, examinées et argumentées au sein des études d'impact à l'échelle du dossier de réalisation de la ZAC Pôle et de l'aménagement de l'EPCS. De plus, la Préfecture de Région Centre-Val de Loire a annulé la décision de soumission à évaluation environnementale du projet de parking en silo puis l'en a dispensé. Aussi, le parking en silo est un projet qui découle du dossier de création de la ZAC Pôle Gare et par conséquent d'après le code de l'environnement, l'étude d'impact déjà réalisé dans ce cadre suffit.