



CHARTRES

ZAC POLE GARE / CHARTRES (28)



DOSSIER DE REALISATION



MAITRE D'OUVRAGE

CHARTRES

AMENAGEURChartres
aménagement

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

MAITRISE D'ŒUVREATELIER A. GARCIA-DIAZ
ARCHITECTES - URBANISTES - PAYSAGISTES

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

SOMMAIRE

1.	LE CONTEXTE DE L'OPERATION	4
2.	PROJET DE PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS	17
3.	PROJET DE PROGRAMMATION GLOBAL DES CONSTRUCTION	39
4.	MODALITES PREVISIONELLES DE FINANCEMENT	42

1. LE CONTEXTE DE L'OPERATION

CADRE JURIDIQUE

L'article R*311-7 du code de l'urbanisme, modifié par le décret n°2001-261 du 27 mars 2001, dispose :

« La personne publique qui a pris l'initiative de la création de la zone constitue un dossier de réalisation approuvé, sauf lorsqu'il s'agit de l'Etat, par son organe délibérant. Le dossier de réalisation comprend :

- a) Le projet de programme des équipements publics à réaliser dans la zone ; lorsque celui-ci comporte des équipements dont la maîtrise d'ouvrage et le financement incombent normalement à d'autres collectivités ou établissements publics, le dossier doit comprendre les pièces faisant état de l'accord de ces personnes publiques sur le principe de la réalisation de ces équipements, les modalités de leur incorporation dans leur patrimoine et, le cas échéant, sur leur participation au financement ;
- b) Le projet de programme global des constructions à réaliser dans la zone ;
- c) Les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps.

Le dossier de réalisation complète en tant que de besoin le contenu de l'étude d'impact mentionnée à l'article R. 311-2, notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création.

L'étude d'impact mentionnée à l'article R. 311-2 ainsi que les compléments éventuels prévus à l'alinéa précédent sont joints au dossier de toute enquête publique concernant l'opération d'aménagement réalisée dans la zone. »

L'article R*311-8 du code de l'urbanisme, modifié par le décret n°2001-261 du 27 mars 2001, dispose :

« Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, lorsque la création de la zone relève de sa compétence, le préfet, après avis du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, approuve le programme des équipements publics. »

Enfin l'article R*311-9 du code de l'urbanisme, modifié par le décret n°2001-261 du 27 mars 2001, dispose :

« L'acte qui approuve le dossier de réalisation et celui qui approuve le programme des équipements publics font l'objet des mesures de publicité et d'information édictées par l'article R. 311-5. »

Par délibération du conseil municipal du 14 avril 2011, la municipalité décidait l'ouverture d'une concertation publique préalable à la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) dite « pôle gare », sur un site de 32 ha environ. La Ville de Chartres avait lancé au préalable en 2005 une étude de définition sur le quartier de la gare pour mettre en œuvre le projet urbain. En 2010, sa réalisation était confiée à la SPLA Chartres Aménagement sous la forme d'une concession d'aménagement.

La ZAC « pôle gare » a été créée par délibération lors du conseil municipal du 08 septembre 2014.

Les études d'avant-projet, conduites par l'aménageur, ont été élaborées par l'équipe de maîtrise d'œuvre constituée de l'Agence A. GARCIA-DIAZ, des BET SCE, SYSTRA et INEXIA Menighetti.

La réalisation des études d'avant-projet ont permis la présentation à la Collectivité pour approbation, du dossier de réalisation de Z.A.C. pôle gare qui constitue le fait générateur de l'engagement physique de l'opération. Le dossier de réalisation a ainsi été approuvé en conseil municipal le 31 mars 2016.

Le présent dossier constitue une mise à jour du fait de l'évolution de certains aspects administratifs et opérationnels du projet.

En effet depuis 2016 et l'entrée de la ZAC dans une phase plus opérationnelle, les études qui ont été conduites ont permis de préciser certains éléments du programme de la ZAC.

Également, suite à une première phase de négociations avec la SNCF et d'acquisitions foncières, les emprises ferroviaires ont été démolies pour laisser place à l'installation de la passerelle piétonne et à la transformation des espaces publics autour du bâtiment voyageur : la place Pierre-Sémard, la rue Nicole, l'avenue Jehan-de-Beauce et, plus récemment, les rues Félibien et de Faubourg-Saint-Jean.

Actuellement, les grands équipements sont actuellement en cours de travaux : l'équipement plurifonctionnel culturel et sportif ainsi que le parc de stationnement et la plateforme multimodale. Les différentes programmations immobilières sont également en cours d'étude avec les promoteurs immobiliers.

OBJECTIF DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT

Il s'agit d'une opération de renouvellement urbain, au cœur d'un pôle de centralité tourné autour de la gare ferroviaire et à quelques centaines de mètres du centre historique. L'urbanisation existante repose en grande partie sur des activités de la SNCF, témoignant du carrefour ferroviaire historique du réseau.

Ce projet urbain est une nouvelle étape dans la restructuration du quartier gare, composant la porte ouest de Chartres. Sa transformation avait démarré dans les années 80 avec la réhabilitation de la rotonde en musée de l'agriculture, le Compa. Avec le projet Pôle Gare, deux grandes nouvelles façades urbaines se développeront le long des voies ferrées, permettant ainsi le déploiement de nouveaux équipements, activités et logements.

Aménager, construire et gérer un quartier durable.

La création d'un nouveau quartier suppose d'appréhender l'espace comme une ressource rare qu'il est nécessaire de préserver.

Par la volonté de créer une opération en reconstruisant la ville sur elle-même, et afin d'optimiser les équipements publics et collectifs de la ville et de l'agglomération, le projet proposera un quartier présentant une mixité des fonctions, à savoir : l'habitat, le travail, les loisirs et les infrastructures de transport.

Dans ce sens, le secteur Pôle Gare recevra un projet urbain sous forme d'une Zone d'Aménagement Concerté destinée à l'habitat, alliant, dans un ensemble harmonieux, des objectifs de réappropriation de l'espace public permettant une mise en valeur du paysage et de développement urbain dans un souci affirmé du respect du développement durable.

La gestion des mobilités sera ainsi au cœur de la réhabilitation du quartier. L'accessibilité et la densité du quartier diminueront le besoin de mobilité, notamment celui des véhicules motorisés, en privilégiant les moyens de transport respectueux de l'environnement, notamment la marche, le vélo et les transports publics (bus, train). Cette mobilité urbaine durable facilitera ainsi l'accès aux services publics et garantira l'activité économique du territoire urbain, réduisant de fait les inégalités sociales.

Les objectifs :

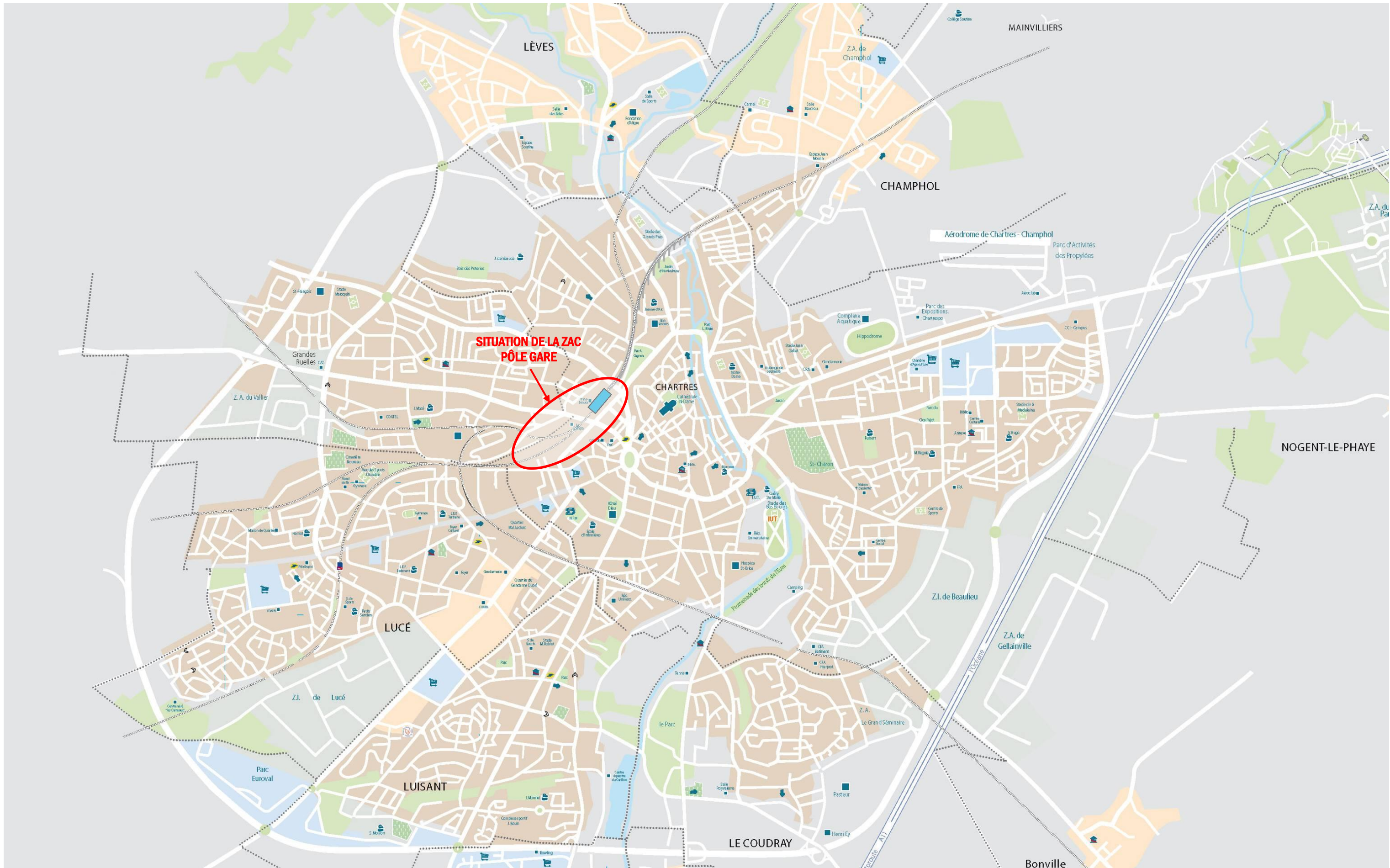
La ville de Chartres souhaite requalifier le quartier de la gare, afin de répondre aux besoins de la population, en termes de déplacement, d'équipements publics, d'activités et d'habitat.

L'opération d'intérêt général a pour objectif :

- De faciliter les déplacements multimodaux par la création d'un pôle d'échanges entre les transports en commun routiers, urbains et ferroviaires, et les déplacements particuliers (automobiles, piétons, deux-roues et cycles) : la réalisation d'un parking public de 1200 places sera créé sous la plateforme d'échanges afin d'assurer de manière optimale l'intermodalité. Ces équipements seront accessibles par :
 - ✓ une nouvelle voirie créée entre les rues Danièle Casanova et du Faubourg Saint-Jean.
 - ✓ une passerelle, pour les déplacements doux, permettra un accès direct entre le parvis de la gare SNCF (rue Pierre Nicole) et le pôle d'échanges.
 - ✓ une jonction souterraine entre la gare et le parking.
- D'équiper l'agglomération chartreuse d'une salle publique plurifonctionnelle de grande capacité, pour des événements sportifs et culturels ;
 - ✓ En configuration « tout assis » : jauge variant entre 1500 et 3390 spectateurs ;
 - ✓ En configuration « assis-débout » : jauge pouvant atteindre 4198 personnes.
- De dynamiser l'attractivité économique du quartier de la gare, par l'accueil d'activités (tertiaires, commerces et services) ;
- De favoriser l'habitat par la construction de logements à occupation permanente.

Le projet de programme global des constructions à réaliser dans la zone prévoit donc à terme environ 95.000 m² de surface de plancher, répartis de la façon suivante :

- 70.400 m² de surface de plancher destinés au projet d'aménagement urbain Pôle Gare :
 - o 55.400 m² de surface de plancher de programme de constructions à vocation d'habitat et d'activités,
 - Dont 40 à 50 % réservés à de l'habitat. 25 % des logements seront sociaux. A cette dominante d'habitat peuvent être associés des services et commerces de proximité et les activités et équipements compatibles avec la fonction résidentielle dominante (hébergement hôtelier...).
 - Dont 50 à 60 % réservés à de l'activité, principalement située le long des voies ferrées.
 - o 15 000 m² de surface de plancher de constructions publiques, dont au premier rang l'EPCS, sur une emprise foncière de 1 ha environ. Un parc public de stationnement souterrain est également prévu sur une emprise de près de 1,7 ha environ : projet de 1 200 places réparties sur deux niveaux.
- 24.600 m² de surface de plancher destinés aux projets ponctuels liés à des opportunités foncières situées dans le périmètre de la ZAC projetée mais en dehors du périmètre du projet d'aménagement urbain Pôle Gare.



PLAN DE SITUATION DU PROJET DE ZAC PÔLE GARE DANS L'AGGLOMERATION URBAINE

DESCRIPTION DU SITE

Une opération qui découle d'une réflexion globale à l'échelle de l'agglomération

Le schéma de cohérence territoriale :

Le projet de ZAC s'intègre dans les orientations générales du SCOT, approuvé le 15 mai 2006.

Par délibération n°CC2020/009 en date du 30 janvier 2020, le conseil communautaire de Chartres métropole a approuvé la révision de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du SCOT précise à l'objectif 1.6 « Faciliter le déploiement des mobilités en confortant l'accroche aux flux externes et les complémentarités internes » :

« L'agglomération cherche à apporter davantage de fluidité et de simplicité dans les mobilités de ses habitants. En ce sens, l'intermodalité doit garantir un cheminement « porte à porte », sans rupture entre les différents modes de transports utilisés au cours d'un même déplacement. Cette optimisation de la coordination des modes de transport se matérialise par le pôle d'échanges de Chartres, complémentaire d'une offre de proximité sur l'ensemble de l'agglomération.

Le pôle gare de Chartres doit constituer « une « porte d'entrée » de l'agglomération et un pôle de rencontre de tous les moyens de transports (trains, cars, voiture, vélos, piétons...). »

Cet objectif est repris dans les prescriptions document d'orientations et d'objectifs (DOO) :

- *Le SCOT renforce le rôle des gares du territoire pour qu'elles constituent le support de développement de l'intermodalité. Il en fait notamment des lieux privilégiés de développement résidentiel, commercial et de services, où les capacités de stationnement sont améliorées et des espaces aménagés favorisant le rabattement et l'intermodalité bus/voiture/vélos.*
- *Concernant les aménagements spécifiques au pôle gare de Chartres permettant d'y améliorer les mobilités, les collectivités concernées prévoient la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) entre les transports en commun routiers et ferroviaires et les déplacements des particuliers (véhicules, cycles et piétons) ainsi que l'aménagement d'une coulée verte, d'espaces verts de transitions et la requalification des voies existantes, favorables aux modes actifs (marche et vélo) et aux transports en commun.*

Projet de directive paysagère :

La directive paysagère, outil issu de la loi du 8 janvier 1993 sur la préservation des paysages, a été étudiée dès 1997 avec pour objectif de préserver les vues remarquables, lointaines ou rapprochées sur la cathédrale de Chartres.

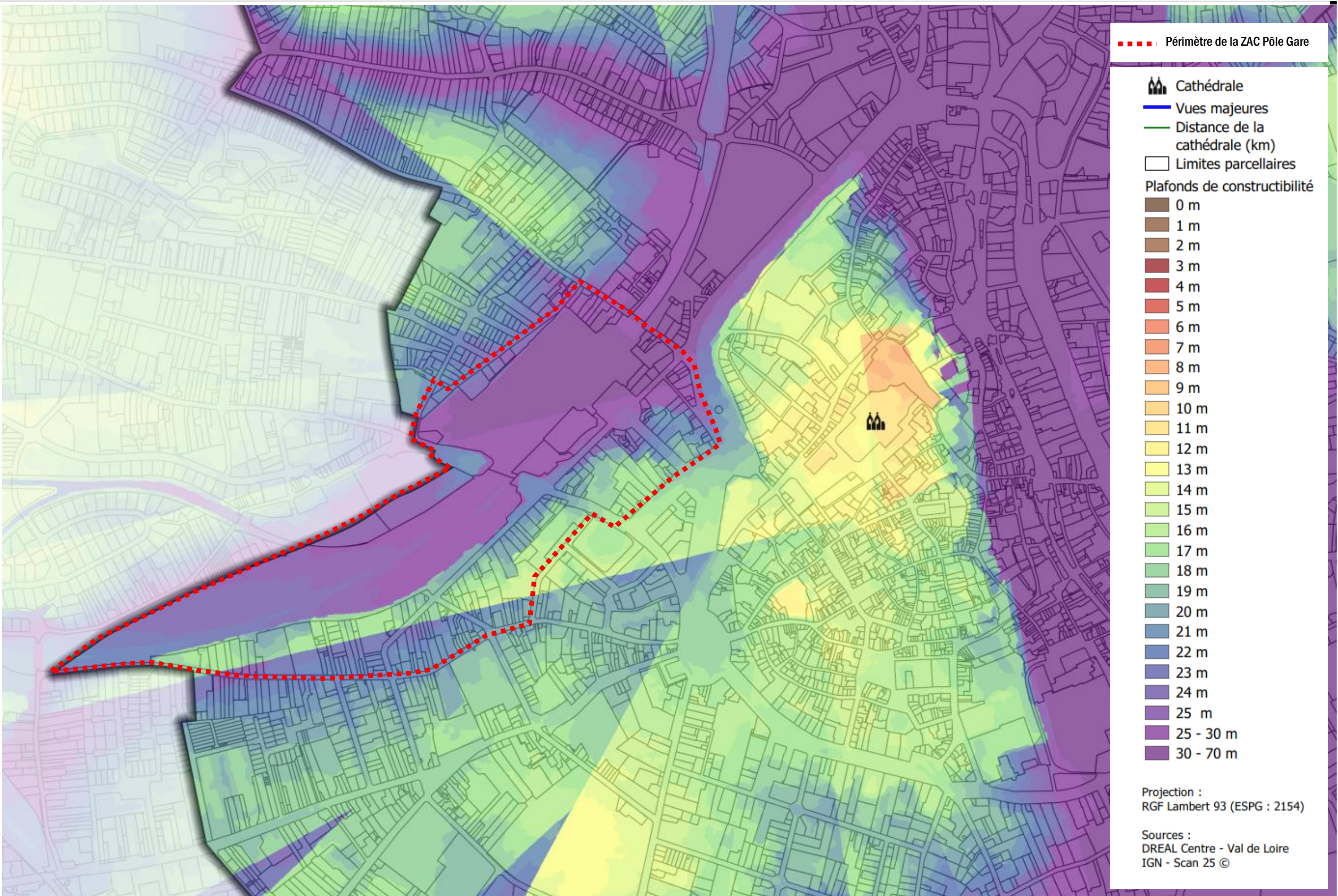
Le premier projet de directive n'ayant pas abouti, le ministère de la Transition écologique et solidaire a pu prendre un arrêté ministériel en date du 11 juin 2018 qui a relancé la réflexion sur un périmètre élargi à 102 communes.

Les principes de protection qui s'appliquent jusqu'à 30 km et selon une vision à 360° vont orienter le développement du territoire en maintenant la silhouette de la cathédrale dans l'horizon par :

- un encadrement des hauteurs des constructions et plantations dans les cônes de vue,
- une aire d'exclusion des objets de très grande hauteur, notamment les projets éoliens,
- un encadrement des implantations de nouveaux pylônes isolés de réseaux aériens,
- la mise en place d'une palette chromatique limitant l'impact visuel de certaines constructions,
- la définition de bonne pratique du végétal.

Le nouveau projet de directive paysagère contient des prescriptions quant aux limitations des hauteurs des constructions pour tous les nouveaux projets situés dans les cônes de vue de la cathédrale.

Les aménagements et projets prévus dans le cadre de la ZAC Pôle gare sont compatibles avec le projet de directive paysagère en cours d'approbation.



Le Programme Local de l'Habitat 2020-2026:

Le Programme Local de l'Habitat de l'agglomération chartraine 2020-2026 intègre le projet en termes de production de logements. Le secteur pôle gare doit notamment permettre de construire à termes environ 26 000m² de surface de plancher dédiés aux logements et produire environ 65 logements locatifs sociaux. Le projet doit par ailleurs :

- ✓ Répondre aux besoins d'habitat inclusif pour les personnes en situation de handicap physique ;
- ✓ Jouer un rôle de pivot dans l'équilibre du tissu urbain et des pratiques commerciales de l'agglomération

Le Plan de Déplacement Urbain

Le projet de ZAC Pôle Gare intègre les éléments de réflexion du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Chartres Métropole approuvé par délibération du conseil communautaire le 10 février 2014. Les objectifs du PDU sont regroupés en 4 axes :

Axe 1 : mieux articuler l'urbanisme et les déplacements avec pour objectifs de :

- ✓ Maîtriser l'étalement urbain et renforcer la cohérence avec les réseaux de transport,
- ✓ Faire du stationnement un réel levier du report modal, tout en facilitant l'accès aux chalandes et aux résidents.

Axe 2 : améliorer l'organisation des réseaux de transports collectifs et renforcer l'usage des modes actifs de déplacements avec pour objectifs de :

- ✓ Développer l'usage des vélos,
- ✓ Améliorer l'attractivité et la performance des réseaux de transports collectifs, tout en renforçant le confort et l'accessibilité,
- ✓ Développer les déplacements à pied, tout en améliorant fortement l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite et handicapées,

Axe 3 : aménager le réseau routier et maîtriser les flux motorisés avec pour objectifs de :

- ✓ Canaliser les flux de transit (en particulier poids lourds) sur les autoroutes, améliorer la lisibilité et la sécurité du réseau routier tout en ménageant des espaces pour les modes alternatifs à l'automobile,
- ✓ Initier la rationalisation de l'ensemble de la chaîne de transports logistiques dans une perspective de développement durable,

Axe 4 Organiser le management de la mobilité avec pour objectifs de :

- ✓ Développer les actions de sensibilisation et communication, visant à encourager l'éco-mobilité,
- ✓ Suivre, évaluer et ajuster les actions PDU au fil du temps,

Le projet prend ainsi place dans le cadre du développement de l'axe 2 qui tend à optimiser la desserte ferroviaire, autour du renforcement du pôle multimodal de Chartres. Le but ici étant d'améliorer la desserte de l'étoile ferroviaire en renforçant le rôle stratégique du pôle multimodal de Chartres et d'affirmer le rôle intermodal du pôle multimodal de Chartres.

Le quartier est en effet le nœud multimodal de l'aire urbaine de Chartres. Il s'agit, à travers le projet de ZAC, d'affirmer ce pôle comme un lieu majeur de l'intermodalité sur ce bassin de vie.

Le Plan Local de l'Urbanisme de la commune de Chartres et les contraintes d'urbanisme Le PLU en vigueur au 24 juin 2015

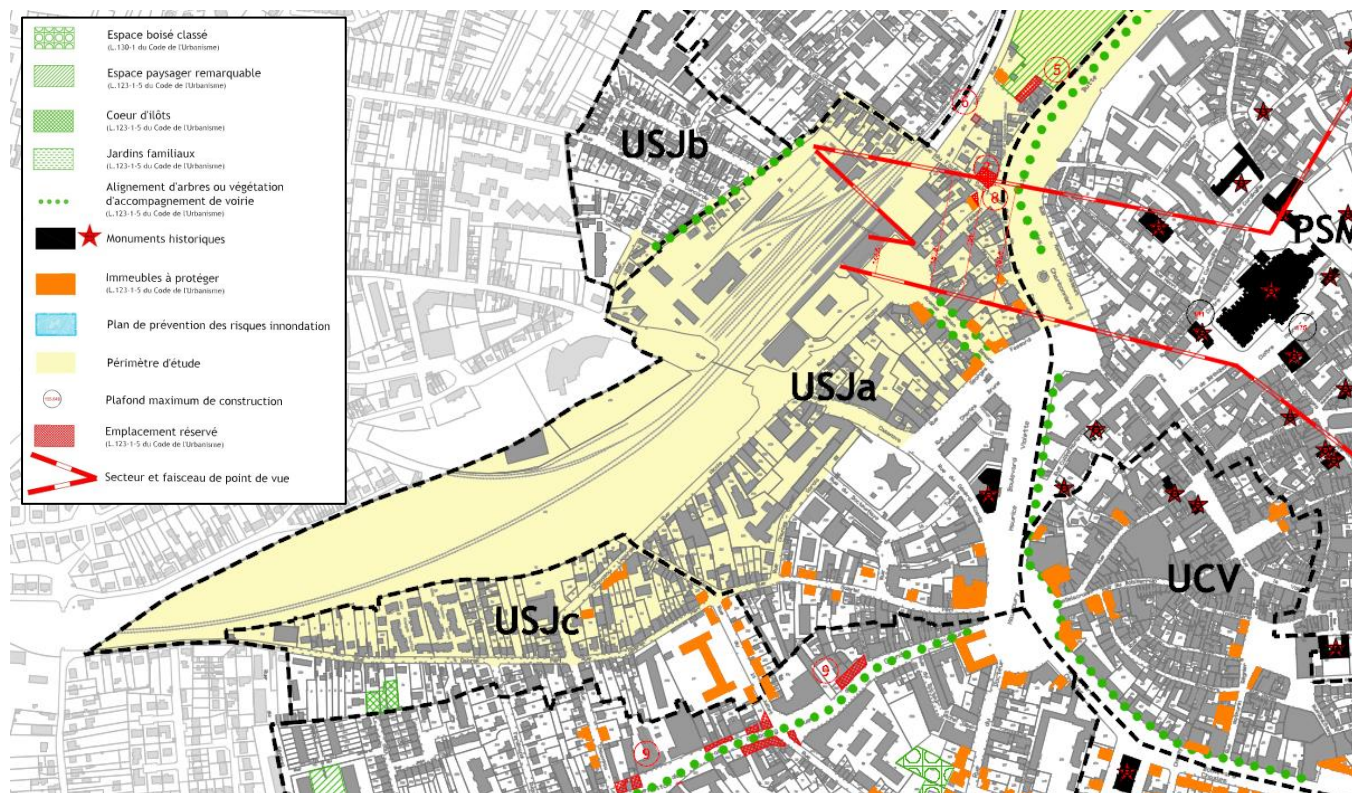
L'ensemble du périmètre de la ZAC est inscrit en zone urbanisée (U) au PLU. La zone USJ règlemente la ZAC Pôle Gare. Le règlement du secteur dispose :

« La zone USJ correspond au quartier Saint Jean.

Il s'agit du quartier de la Gare, en cours de renouvellement urbain, qui a vocation à devenir un pôle multimodal ainsi qu'un centre d'affaires et d'équipements. Un projet important, en cours d'études, prévoit également une programmation importante de logements.

L'objectif de cette zone est de permettre la réalisation du projet « Pôle Gare ».

Plusieurs sous-secteurs sont délimités dont le secteur USJa et USJc qui correspondent au périmètre de la ZAC.



Dans les secteurs de point de vue définis sur le plan de zonage du PLU (cf. plans ci-dessus), les vues majeures vers la cathédrale sont préservées, notamment depuis la rue du Chemin de Fer, depuis la gare SNCF. Des hauteurs inférieures aux règles des zones peuvent être imposées pour des motifs d'insertion paysagère.

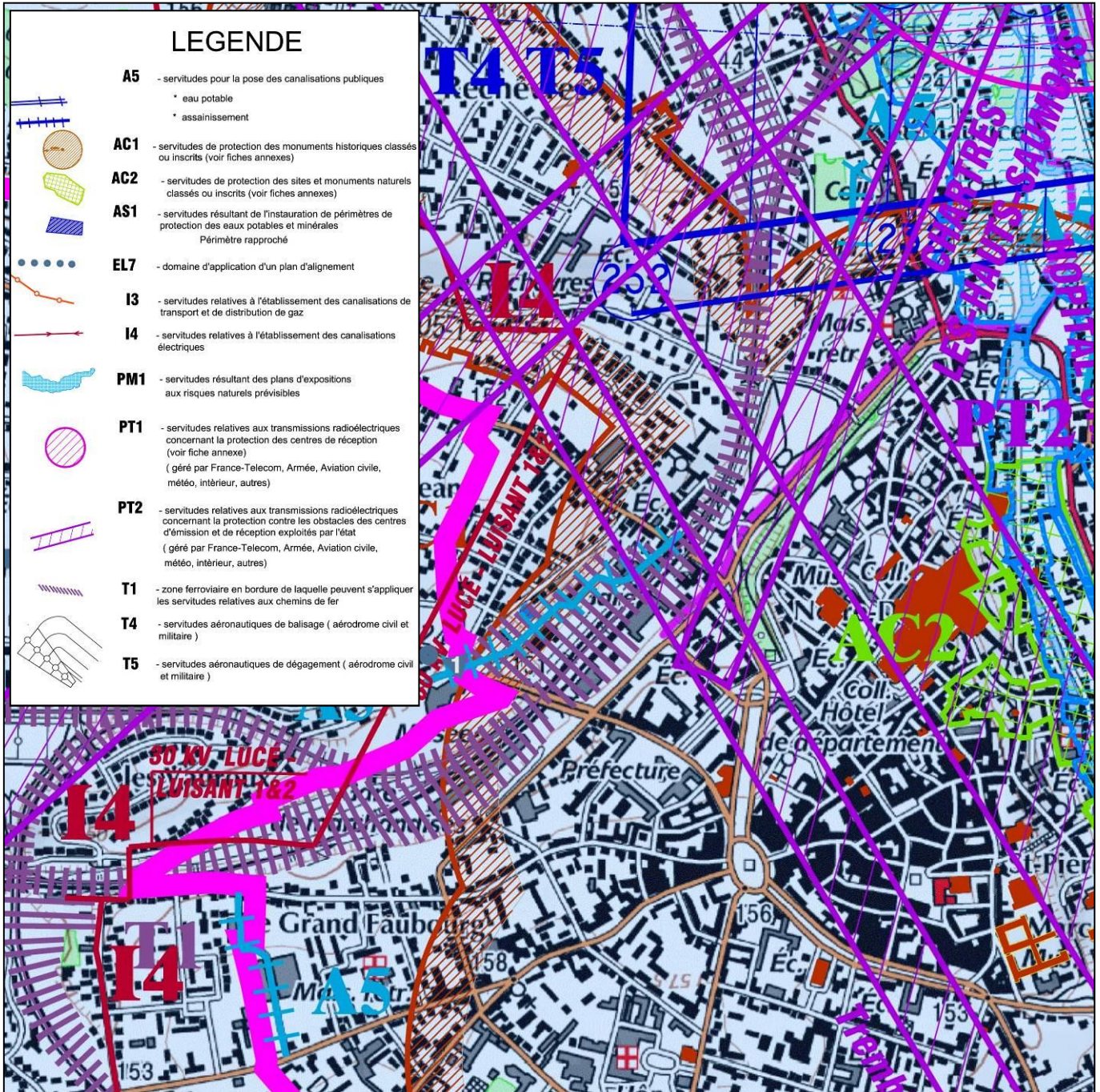
- **Site patrimonial remarquable**

Le projet de ZAC n'interfère pas sur le périmètre du site patrimonial remarquable.

- **Servitudes d'utilité publique**

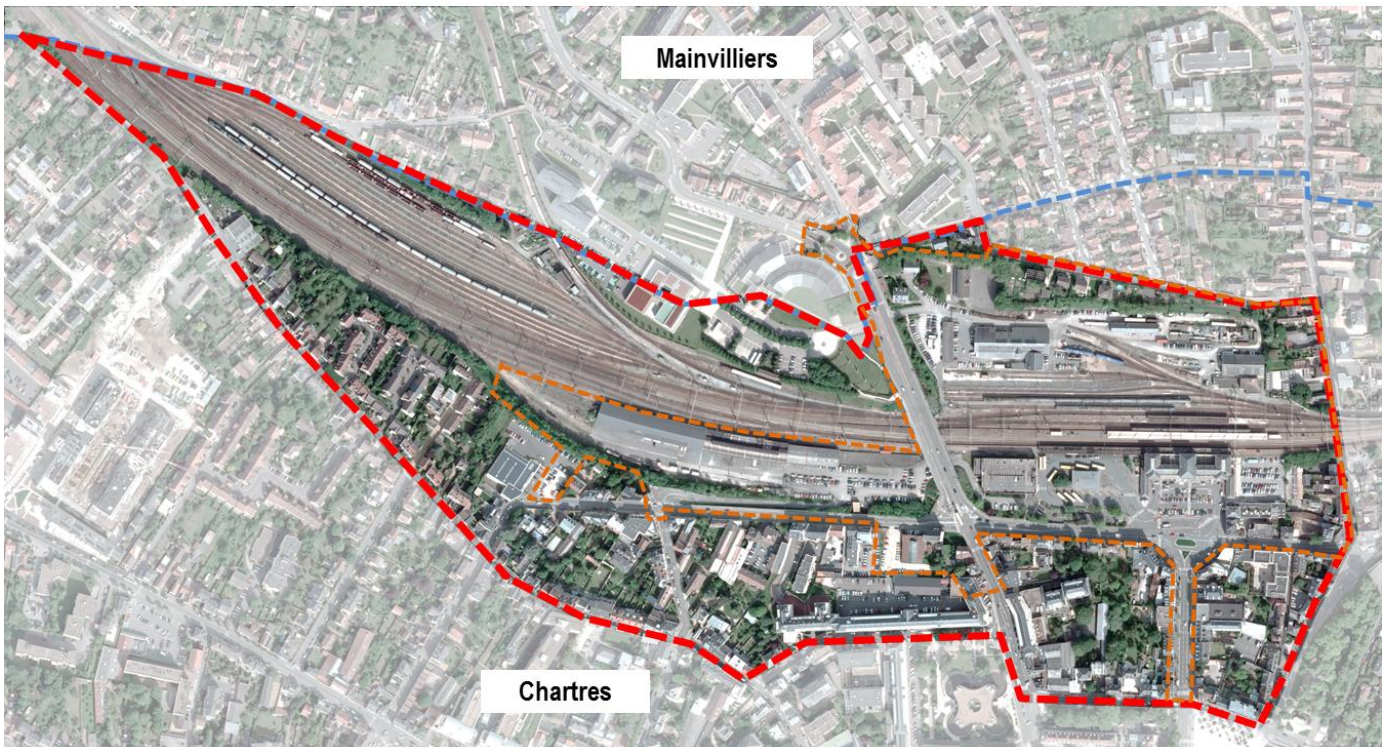
Les servitudes d'utilité publique suivantes sont prises en compte dans le projet :

- T1 : servitudes relatives aux voies ferrées, réglementant les propriétés riveraines des chemins de fer (prospect...).
- PT1 : relatives aux transmissions radioélectriques.
- EL7 : alignements sur voies nationales, départementales, ou communales.
- AC1 : protection des monuments historiques, cf. paragraphe précédent.
- A5 : passage de canalisations d'eau potable ou d'assainissement.



Délimitation de la ZAC Pôle Gare

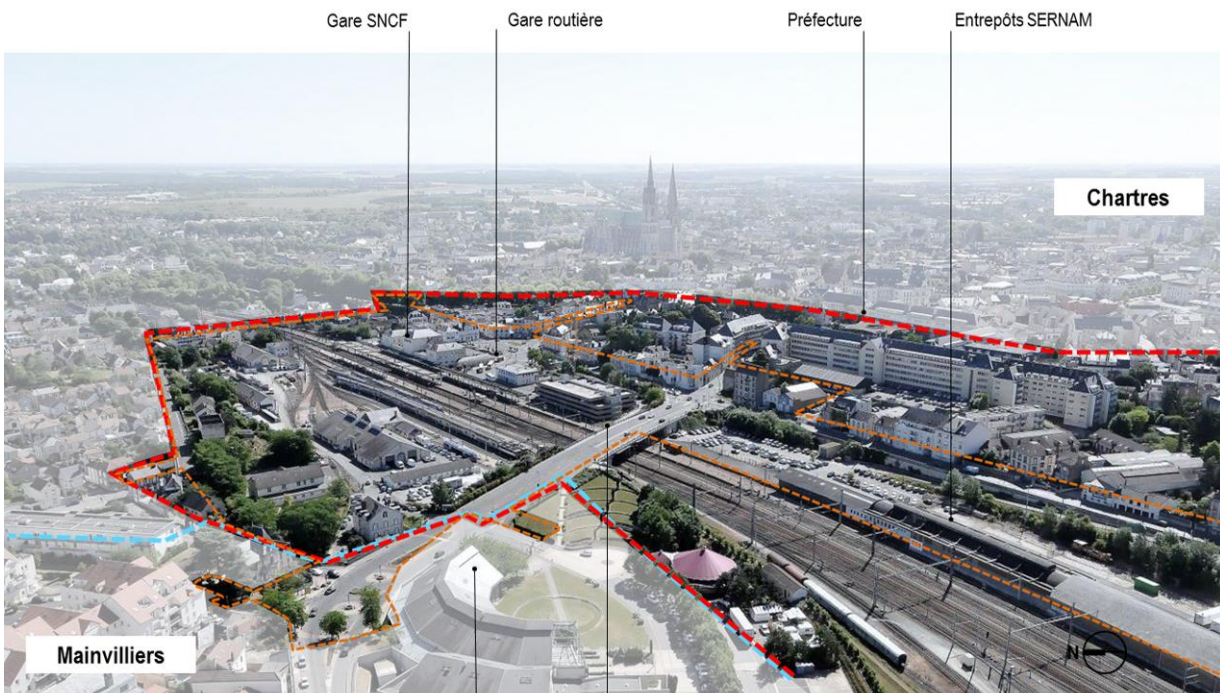
Le périmètre du projet de ZAC du « Pôle Gare » s'étend sur 32 ha environ. Il est défini au nord-est par la rue du faubourg Saint Jean, au nord la rue du Chemin de Fer, à l'ouest le COMPA et la limite communale avec Mainvilliers, au sud la rue Gabriel Péri, et à l'est la rue de la Couronne.



- Limites communales
- Périmètre de la ZAC
- Limite d'intervention du projet urbain



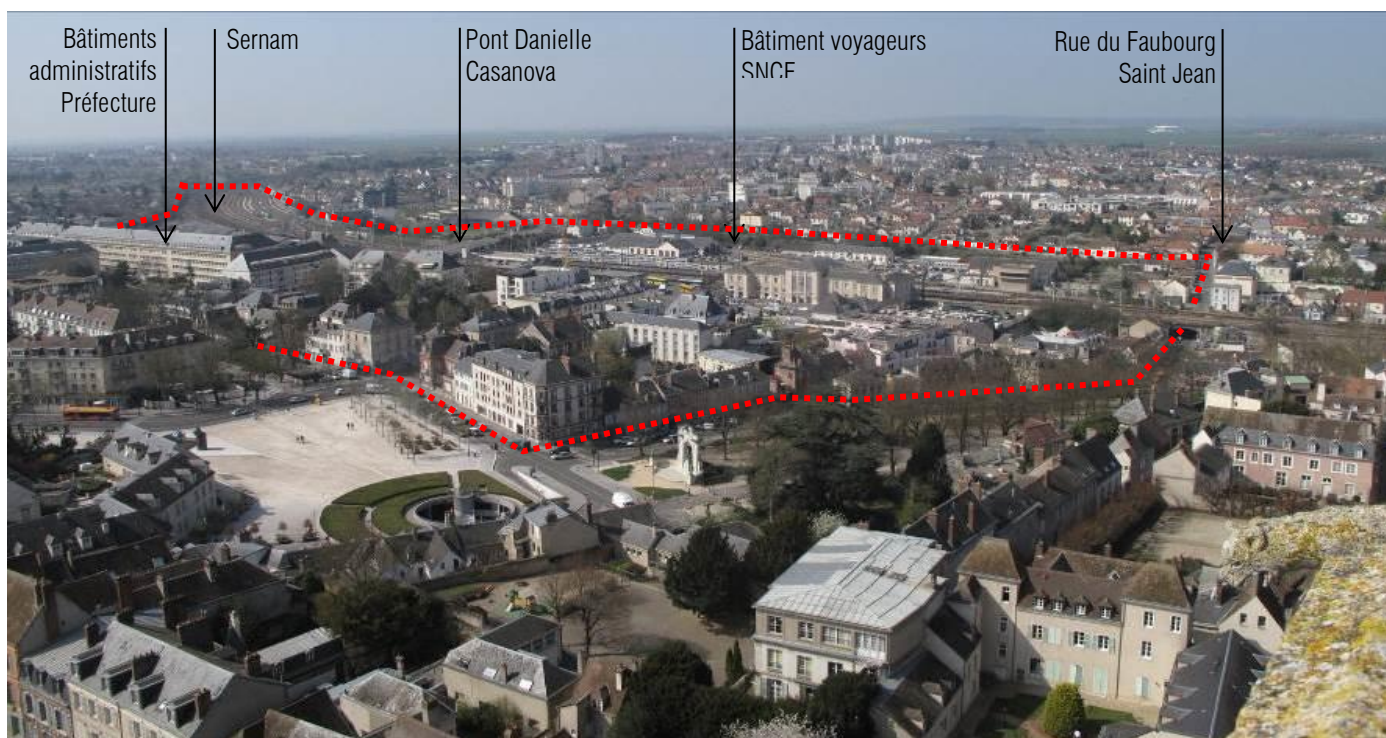
On distingue au sein du périmètre approuvé de la ZAC le projet d'aménagement urbain Pôle Gare qui se développe sur 13 ha environ. Ce secteur porte sur une opération d'ensemble : aménagement des espaces publics et des projets d'équipements publics et de constructions à usage d'activités et d'habitat. Ce projet d'aménagement urbain représente l'essentiel des éléments inscrits dans le présent dossier. Les 19 ha restant, voie ferrée comprise, ne concerneront que des projets ponctuels d'extension ou de réhabilitation du bâti existant.



- Limites communales
- Périmètre de la ZAC
- Limite d'intervention du projet urbain

Le site d'étude présente une covisibilité avec la cathédrale de Chartres, classée monument historique au titre de la loi de 1913 et au patrimoine mondial de l'UNESCO. La cathédrale attire près de 1,5 million de visiteurs par an.

Vue remarquable sur le site du projet de ZAC. Seul point de vue qui permet d'embrasser l'ensemble du secteur d'étude.



Point de vue depuis le chemin de ronde de la cathédrale vers le nord-ouest.



Zoom depuis la partie haute de la cathédrale vers la gare, en arrière-plan, le quartier de l'Epargne. Le pôle d'équipements publics projetés se situera entre la gare et la rue du Chemin de Fer.

PARTI D'AMENAGEMENT : décrit ci-après traduit les intentions concernant le projet d'aménagement urbain Pôle Gare.

Les principes d'aménagement : La réalisation des objectifs se traduit par la création d'aménagements publics et de constructions :

- Pôle d'équipements publics,
 - o Pôle d'échanges multimodal (PEM) entre les transports en commun routiers et ferroviaires, et les déplacements des particuliers (véhicules, cycles, et piétons).
 - ✓ Construction d'un parking public d'une capacité de 1200 places, sur deux niveaux, sur lequel la gare routière relocalisée est implantée.
 - ✓ Création d'une plateforme d'échanges multimodal (PEM) dédiée au transport collectif, car, bus,
 - ✓ Aménagement d'une nouvelle voirie entre les rues Danièle Casanova et du Faubourg Saint-Jean,
 - ✓ Passerelle accessible aux modes doux, qui permettra un accès direct entre le parvis et les quais de la gare SNCF, le centre-ville (rue Pierre Nicole) et le pôle d'échanges.
 - ✓ Création d'une jonction souterraine sous les voies ferrées afin de permettre une mise en relation directe des usagers du parking vers les quais de la gare.
 - ✓ Aménagement du parvis de la gare ferroviaire destiné aux modes doux et d'un parc de stationnement réservé aux taxis et à la dépose minute,
 - o Construction d'un équipement plurifonctionnel culturel et sportif dont l'implantation se situe dans la continuité du Pôle d'échanges Multimodal (PEM). La capacité variant selon le mode d'occupation de 1500 à 4198 places.
- Réalisation de bâtiments à usage d'activités tertiaires (commerces en RDC, services, hôtellerie),
- Création de bâtiments d'habitation sous forme de logements collectifs,
- Aménagement d'espaces verts de transition,
- Requalification des voies existantes, en donnant la priorité aux déplacements doux et aux transports en commun,
- Aménagement sous forme de développement durable : programme mixte (équipements publics, habitat, activités), implantation des constructions prenant en compte l'environnement naturel (topographie, hydrologie...), et urbain (bâti, vue sur la cathédrale, nuisances sonores...).

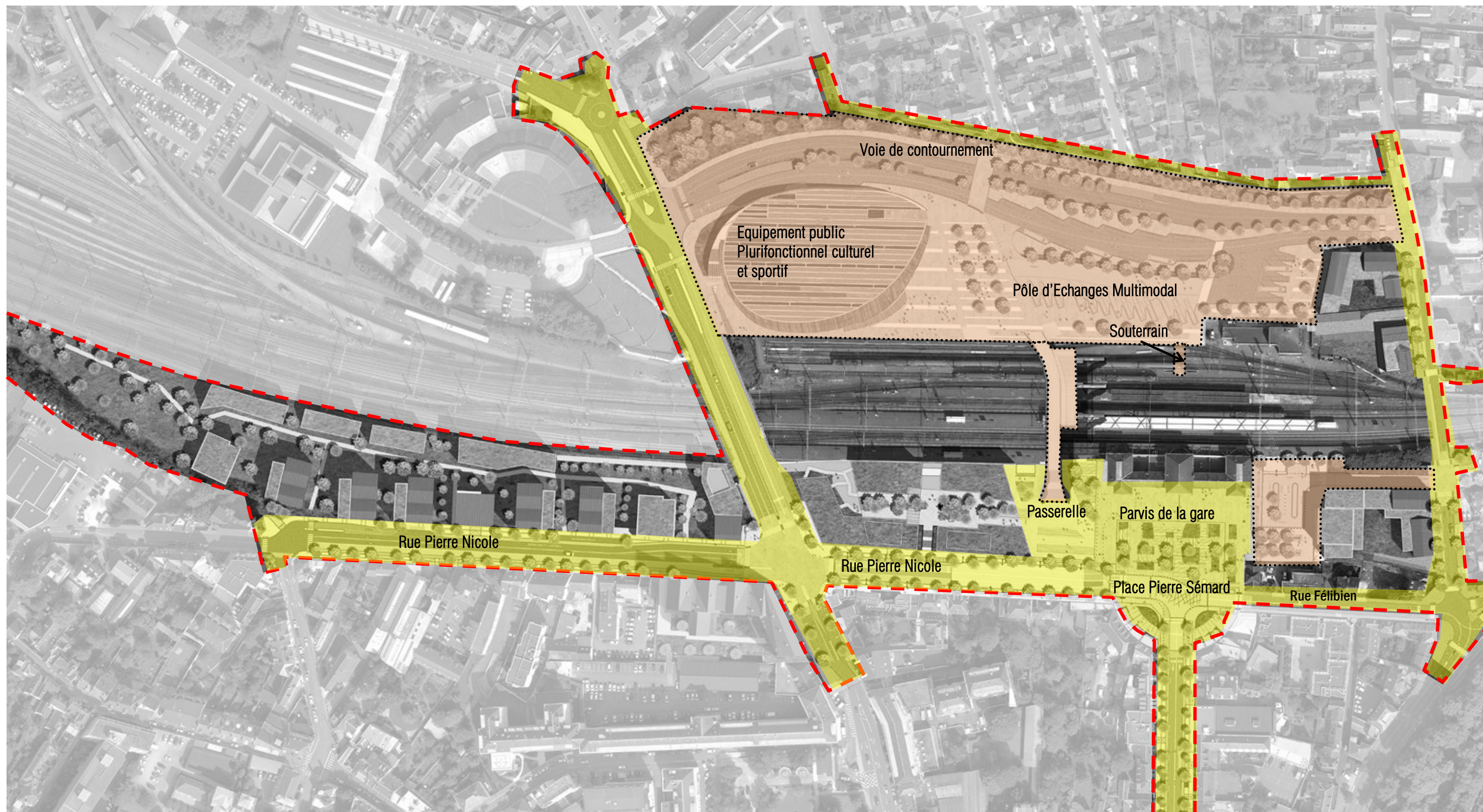
L'aménagement des espaces publics : On distingue deux types d'aménagement d'espaces :

Requalification d'espaces publics :

- **la rue Danielle Casanova**, comprend l'entrée nord-ouest de la ville et le pont. Projet de voie à double sens pour les transports en commun en site propre, un deuxième double sens pour les autres véhicules, et de larges trottoirs permettant les circulations douces : piétons à l'Est et cycles à l'Ouest. Linéaire de 350 m environ.
- **La rue Pierre Nicole**, depuis la place Pierre Sépard jusqu'à la rue du 14 juillet, est divisée en 2 sections. Le gabarit de la rue (façades à façades) est porté de 11 m à 21.70 m.
 - o De la place Pierre Sépard à la rue Danielle Casanova : voie à double sens pour les transports en commun en site propre, voie à sens unique, Danielle Casanova vers la place Pierre Nicole, pour les autres véhicules, larges trottoirs accompagnés d'un double alignement d'arbres. Une piste cyclable le long de la voie bus vers la rue Danielle Casanova. Linéaire 140 m
 - o De la rue Danielle Casanova à la rue du 14 juillet : voie à sens unique pour les transports en commun en site propre (de la rue du 14 juillet vers la rue Danielle Casanova), double sens pour les autres véhicules y compris partagée avec les transports en commun (de la rue Danielle Casanova vers la rue du 14 juillet). Pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre des voies bus. Larges trottoirs accompagnés d'un double alignement d'arbres. Linéaire de 450 m environ.
- **L'avenue Jehan de Beauce**, voie à double sens réservée au transport en commun en site propre, pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la chaussée, aire de livraison en partie basse, et larges trottoirs plantés d'arbres d'alignement existant. Linéaire de 120 m environ.
- **La rue Félibien** : une voie à sens unique pour les bus, une deuxième voie à sens unique pour les autres véhicules, et trottoirs. L'emprise de la voirie ne permet pas de plantations. La largeur du trottoir nord sera augmentée. Linéaire de 100 m.
- **La place Pierre Sépard** est traitée sous la forme d'un vaste plateau traversant de 2 000 m². Un mariage de pierre naturelle et de béton désactivé composera le revêtement. La végétation sera amenée sous forme d'îlot.
- **Le parvis de la gare** et le prolongement, la place Pierre Sépard, sont entièrement requalifiés, avec l'aménagement d'un grand espace réservé aux modes doux, et arboré. Superficie de 0,8 ha.
- **La rue du Faubourg Saint Jean** : cette rue est élargie. Voie à sens unique, accompagnée d'une piste cyclable unidirectionnelle, et de larges trottoirs plantés. Linéaire de 900 m. Elle est divisée en 2 sections :
 - o Du carrefour Boulevard Charles Peguy / Rue Félibien à la rue du Pélican, deux voies à sens unique bordées d'alignement d'arbres de part et d'autre de la chaussée et d'une piste cyclable à l'Est
 - o Du pont de la SNCF à la voie de contournement, une seule voie à un sens unique bordée d'un alignement d'arbres et d'une piste cyclable à l'Est.
- **La rue du chemin de Fer** : voie sans issue, conservé dans son fonctionnement. Le trottoir Sud sera transformé en espace de transition avec la nouvelle voirie et la plateforme d'échanges. Les revêtements seront entièrement requalifiés.

Création d'espaces publics :

- **Le pôle d'échanges multimodal** : espace public d'1,3 ha dont la moitié destinée aux piétons. 30 places de stationnement réservées aux bus. Les arbres permettront un verdissement et un ombrage de la plateforme.
- **La voie de contournement** : voie nouvelle permettant de relier la rue Danielle Casanova à la rue du Faubourg Saint Jean. Elle occupe la fonction de desserte des équipements publics : le pôle d'échanges et l'équipement plurifonctionnel culturel et sportif. Linéaire de 400m environ.



- Requalification des espaces publics existants
- Création d'espaces publics et d'équipements publics
- Limite d'intervention du projet urbain

L'AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS

2. PROJET DE PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS

Conformément à l'article R 311.7 du code de l'urbanisme, le programme des équipements publics à réaliser dans la ZAC traduit l'un des objectifs de la procédure d'aménagement concerté : la réalisation coordonnée des équipements publics rendus nécessaires par l'opération. Dans le cas du présent dossier il s'agit notamment des équipements publics de l'opération d'aménagement urbain du Pôle Gare.

Ce programme se présente ainsi sous la forme d'une liste de ces équipements en indiquant pour chacun d'eux qui en assurera la réalisation, la répartition du financement le cas échéant, et qui en assurera la prise en charge et la gestion, étant précisé que lorsque le programme des équipements publics comporte des équipements dont la maîtrise d'ouvrage et le financement incombent normalement à d'autres collectivités ou établissements publics que la personne publique ayant pris l'initiative de la ZAC, il est demandé à ces personnes publiques un accord sur le principe de réalisation de ces équipements, les modalités de leur incorporation dans leur patrimoine, et le cas échéant, sur leur participation au financement.

Conformément à l'article L311-4 du Code de l'Urbanisme :

« Il ne peut être mis à la charge de l'aménageur de la zone que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans la zone. Lorsque la capacité des équipements programmés excède les besoins de l'opération, seule la fraction du coût proportionnelle à ces besoins peut être mise à la charge de l'aménageur ».

Ainsi la nature et l'importance du programme des équipements publics à réaliser sont déterminées en fonction de deux critères essentiels :

- ✓ Le programme doit être en relation directe avec les besoins générés par l'urbanisation envisagée; un équipement qui ne répondrait que partiellement à la satisfaction des besoins des usagers de la zone, ne pourrait être financé qu'en partie par l'aménageur.
- ✓ Le programme des équipements doit être rendu nécessaire par l'urbanisation projetée.

La déclinaison de ces principes appliqués à la ZAC pôle gare, se traduit par un projet de programme d'équipements publics qui comprend :

- ✓ Des équipements strictement indispensables répondant principalement aux besoins des futurs utilisateurs de la ZAC et compris dans son périmètre. Ces équipements sont réalisés et financés par l'Aménageur. Ils comprennent les accès de la ZAC, les voies de distribution et de desserte interne, les espaces aménagés pour la gestion des eaux pluviales, les espaces verts, cheminements piétons, prévus dans le cadre de la conception du projet et nécessaires au fonctionnement de l'opération.
- ✓ Des équipements dont la capacité excède les besoins seuls de l'opération, réalisés sous d'autres maîtrises d'ouvrage que l'aménageur, et dont seule la fraction du coût proportionnelle à ces besoins sera mise à la charge de l'aménageur.
- ✓ Des équipements qui ne répondent que partiellement aux besoins des futurs utilisateurs de la ZAC et qui sont réalisés sous d'autres maîtrises d'ouvrage. Ces équipements seront partiellement financés par l'aménageur. Le prorata retenu est calculé en retenant la population de la ZAC et la population totale de la Commune.

2.1 Désignation et description

Equipements publics structurants à réaliser par l'Aménageur
Voirie (voie nouvelle, rue du chemin de Fer, rue du Faubourg Saint Jean, rue Félibien, rue Pierre Nicole, avenue Jehan de Beauce, rue Danielle Casanova, place Pierre Semard), plateforme multimodale, espaces verts, réseaux
Autres équipements publics à réaliser par l'Aménageur
Passerelle piétonne Jonction souterraine entre la gare et le parc de stationnement
Autres équipements publics prévus dans le périmètre de la ZAC (hors financement ZAC)
Equipement culturel et sportif de plus de 4 000 personnes (Chartres Métropole)
Parking de 1200 places (DSP Ville de Chartres)

2.2 Programme indicatif des travaux

2.2.1 LA VOIRIE

Les différentes voiries seront réalisées suivant les profils en travers en pages suivantes. Le dimensionnement de la structure de ces voies permettra la circulation des véhicules lourds courants (bus, ramassage ordures, pompiers...) et sera défini par une étude de sol.

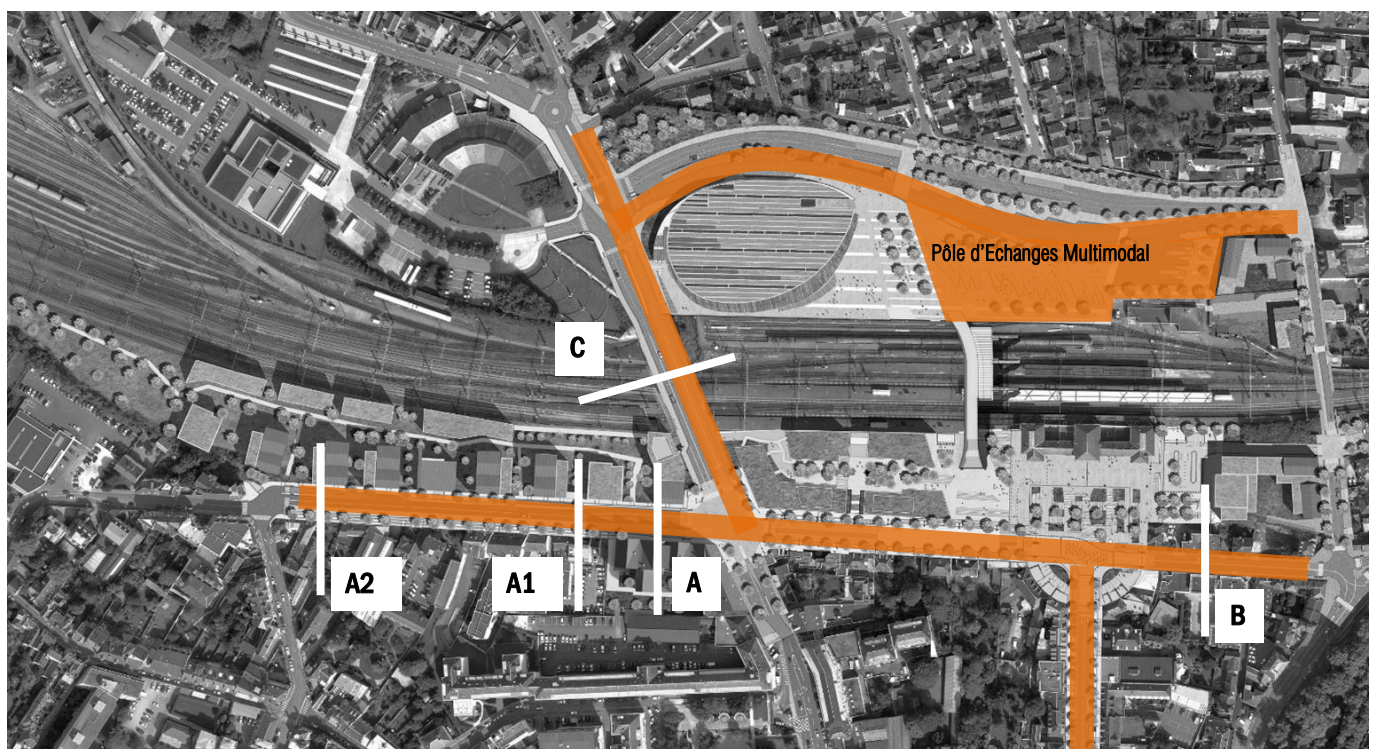
Les éléments de signalisation verticale (panneaux de police routière) et de signalisation horizontale (marquage au sol) seront conformes aux normes en vigueur.

Ainsi le plan de circulation du quartier de la gare est amélioré dans le but de faciliter les déplacements tous modes.

- Les transports en commun sont favorisés par la création de sites propres sur les voies existantes, voies réservées aux transports en commun. Les voies suivantes sont en site propre, intégralement ou non :

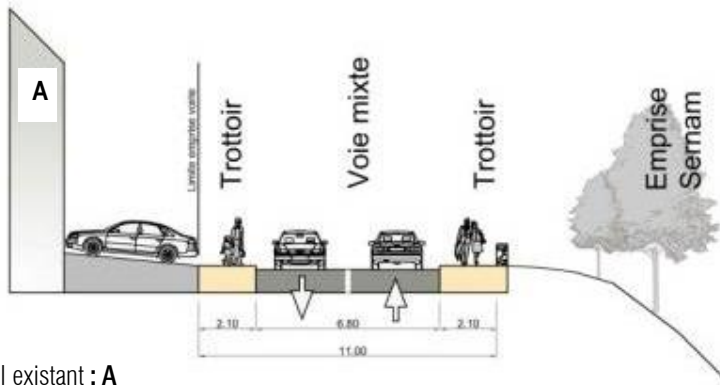
- ✓ la rue Pierre Nicole,
- ✓ La rue Félibien,
- ✓ L'avenue Jehan de Beauce, exclusivement
- ✓ La rue Danielle Casanova.

La voie nouvelle dispose d'un double sens en site propre.

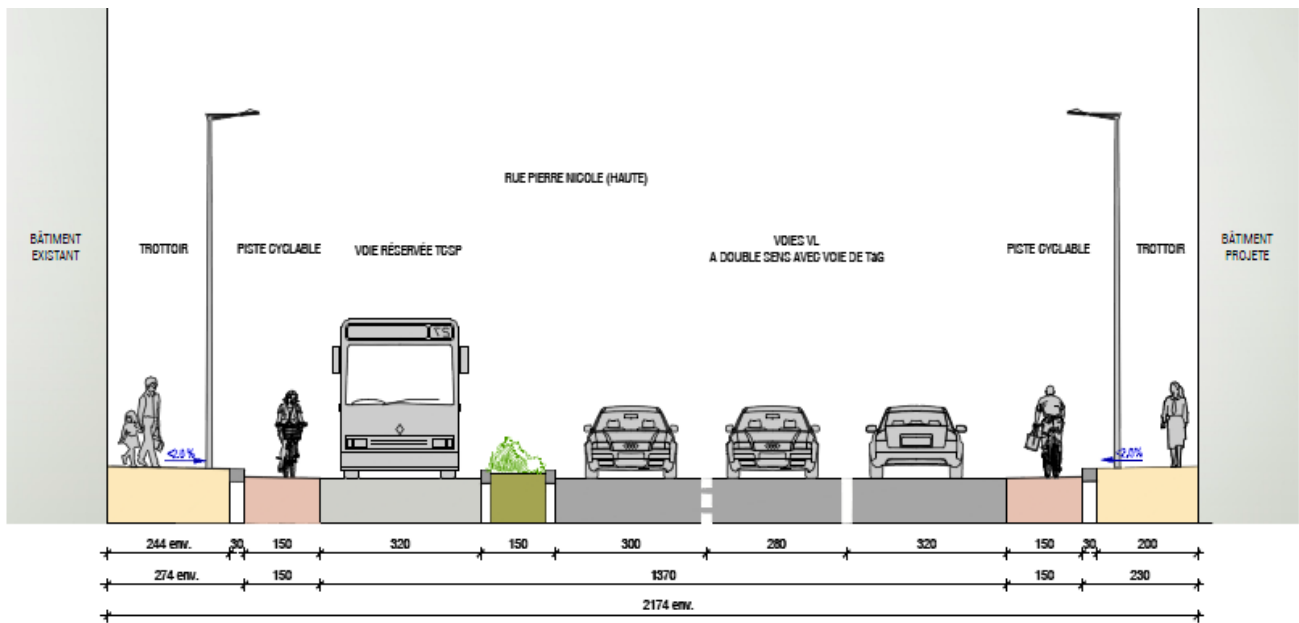


Voies réservées aux transports en commun

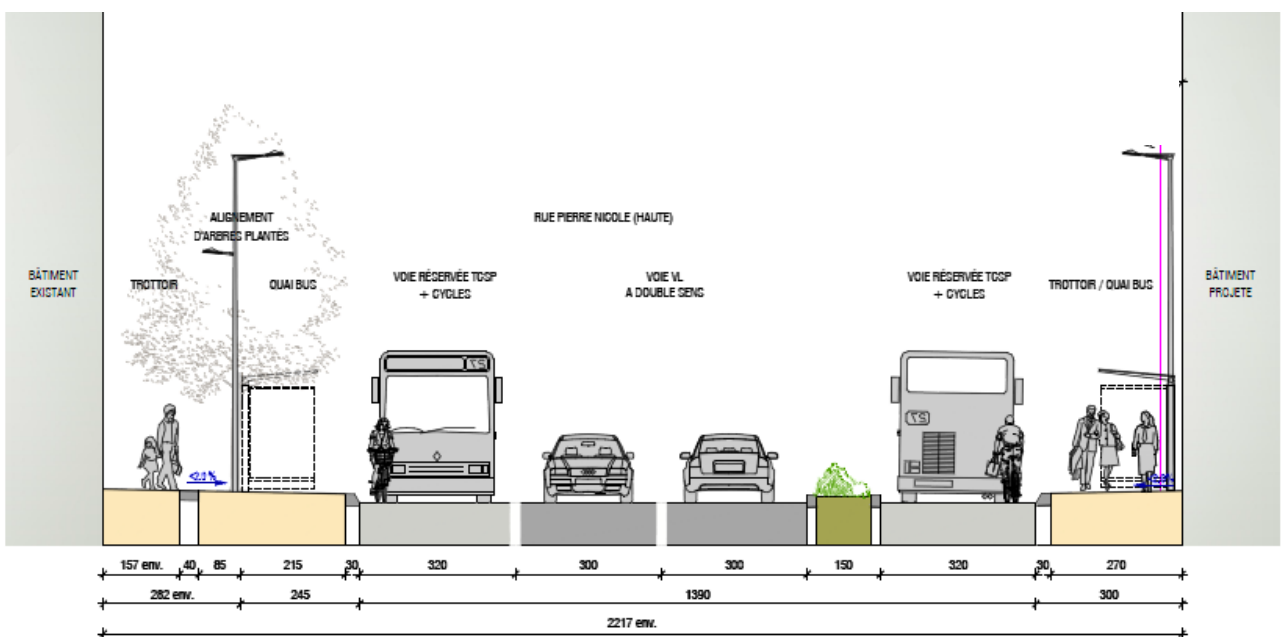
RUE PIERRE NICOLE



Profil existant : A

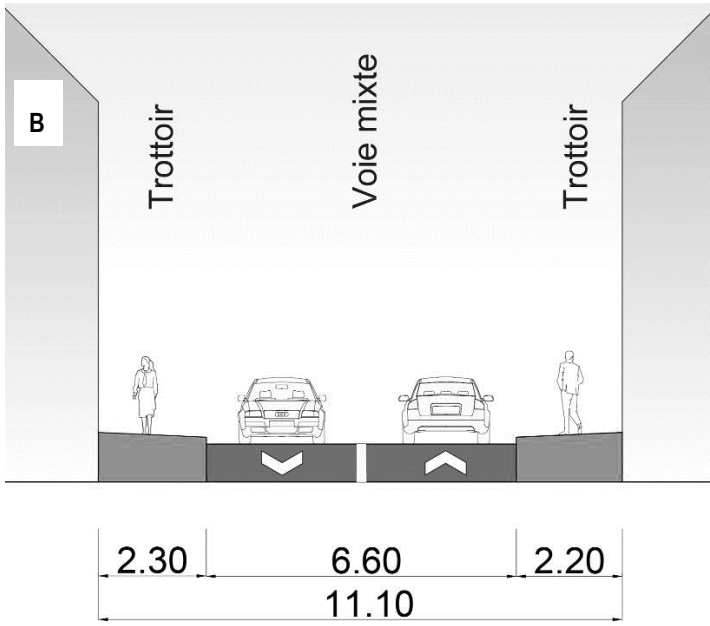


Profils Projétés : A1

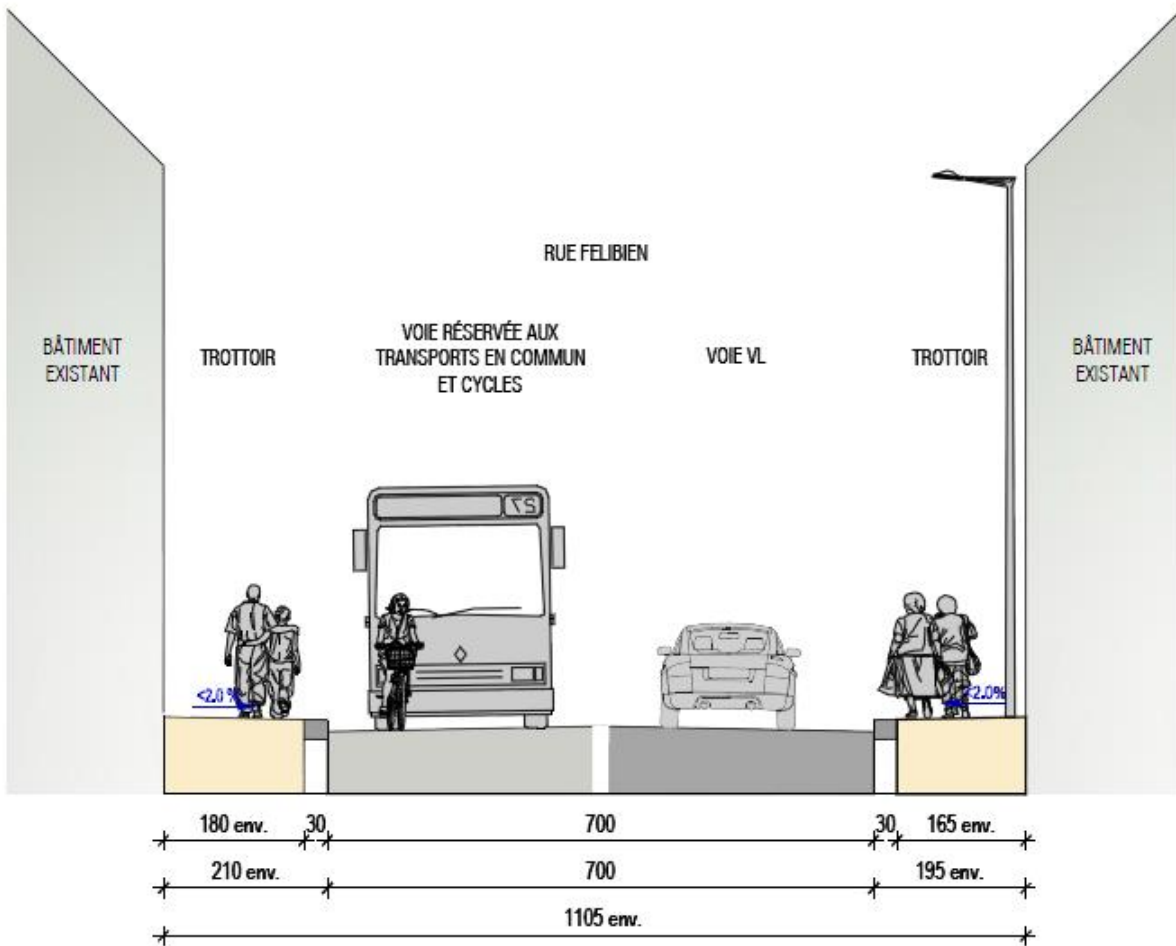


Profils Projétés : A2

RUE FELBIEN

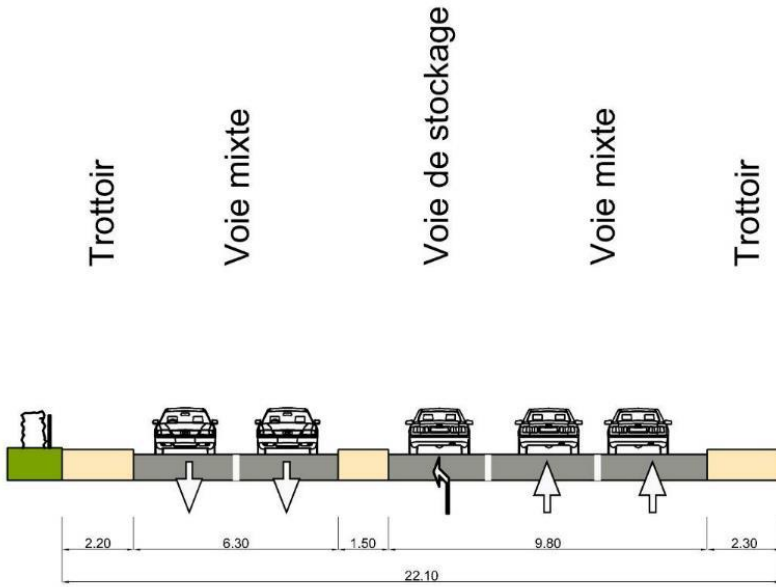


Profil existant : B

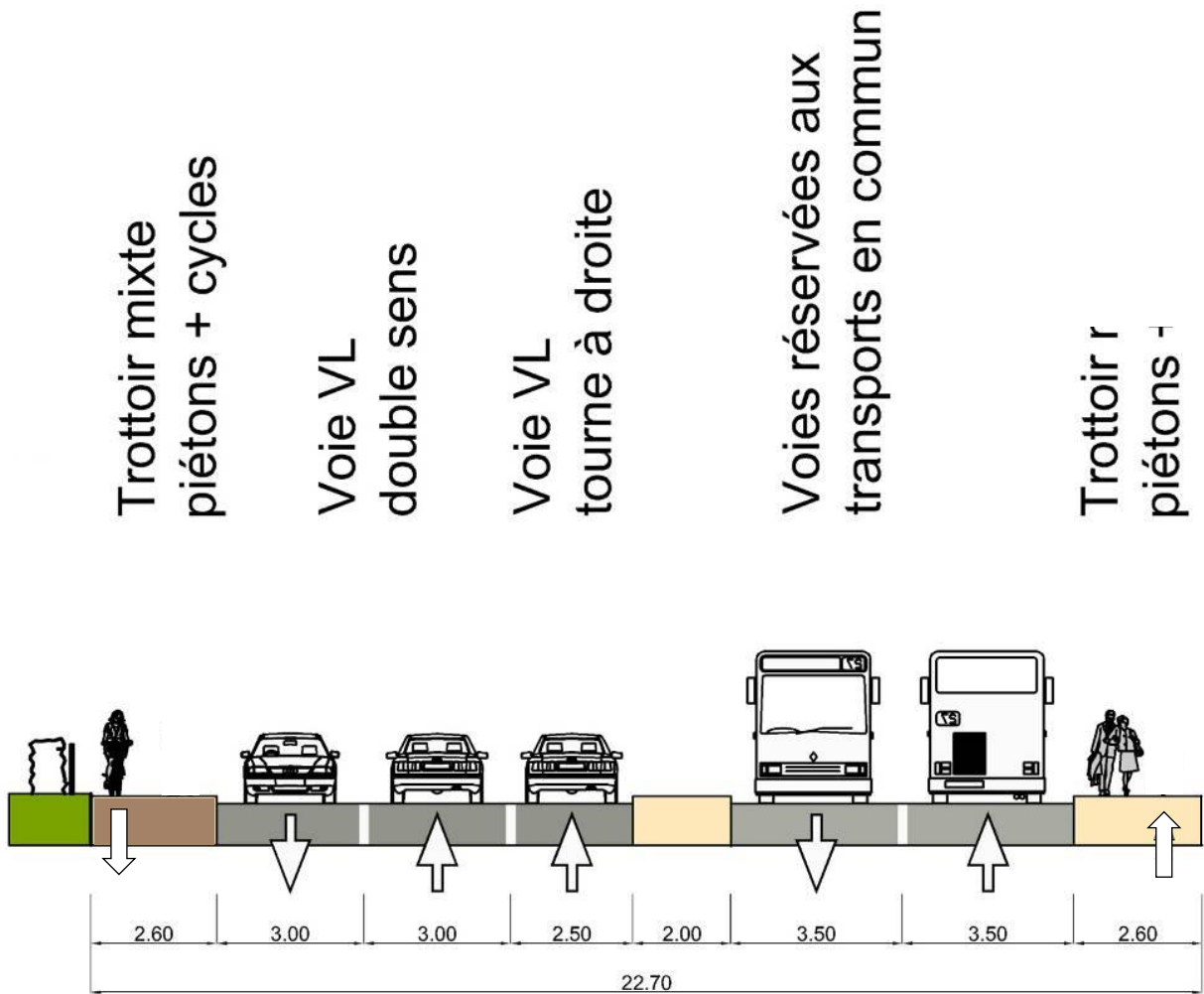


Profil projeté : B

PONT DANIELLE CASANOVA



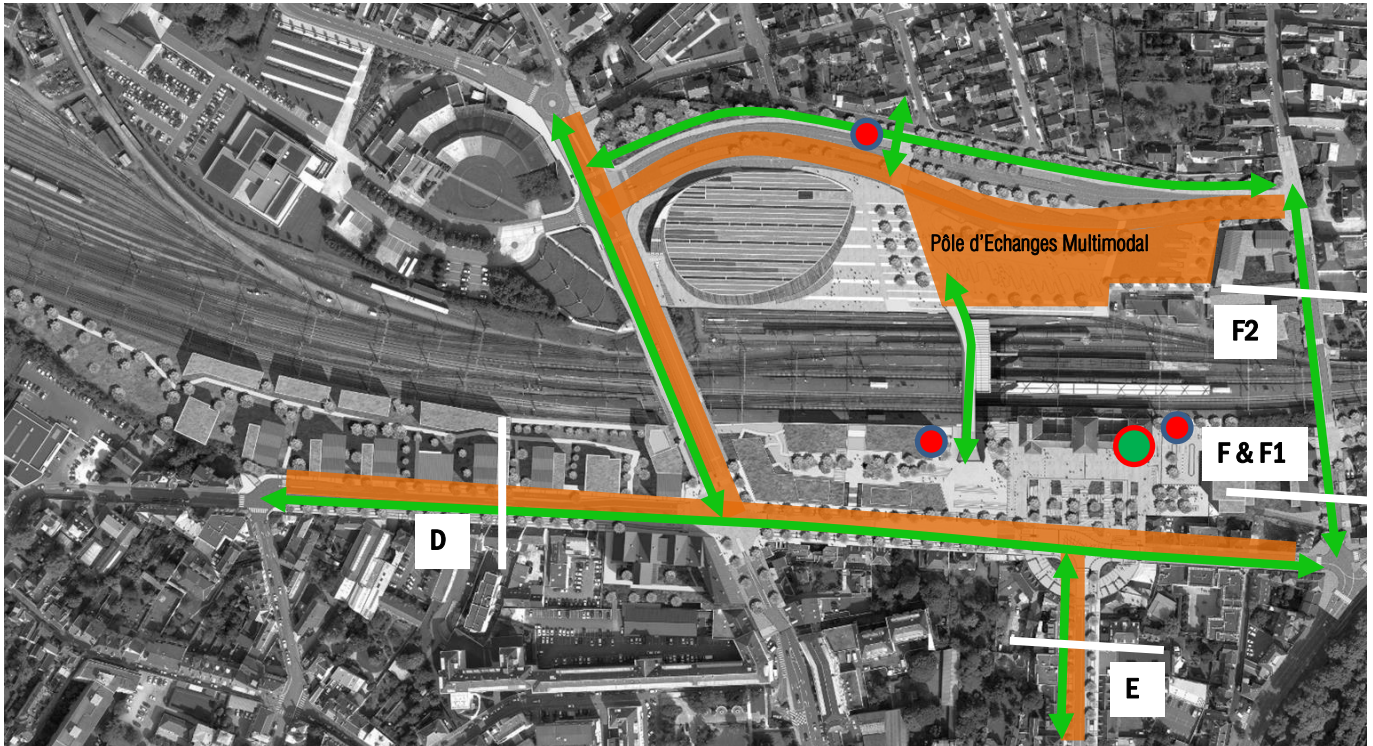
Profil existant : C



Profil projeté : C

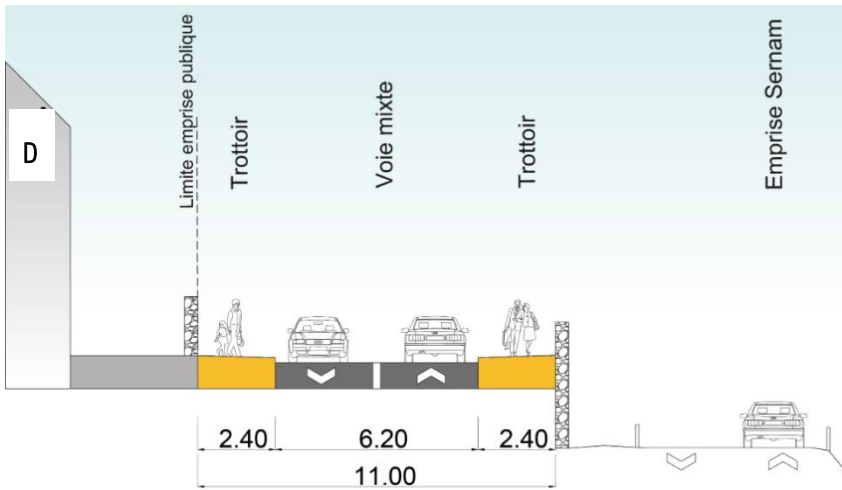
Les liaisons douces sont facilitées par la création de parcours piétonniers et cyclables continus :

- ✓ Larges trottoirs sur les rues Pierre Nicole, Danièle Casanova, Jehan de Beauce, Faubourg St Jean et la voie nouvelle,
- ✓ Pistes cyclables sur les rues Pierre Nicole, Danièle Casanova, Jehan de Beauce, Faubourg St Jean
- ✓ Passerelle au-dessus des voies ferrées entre le secteur des équipements publics et la gare.

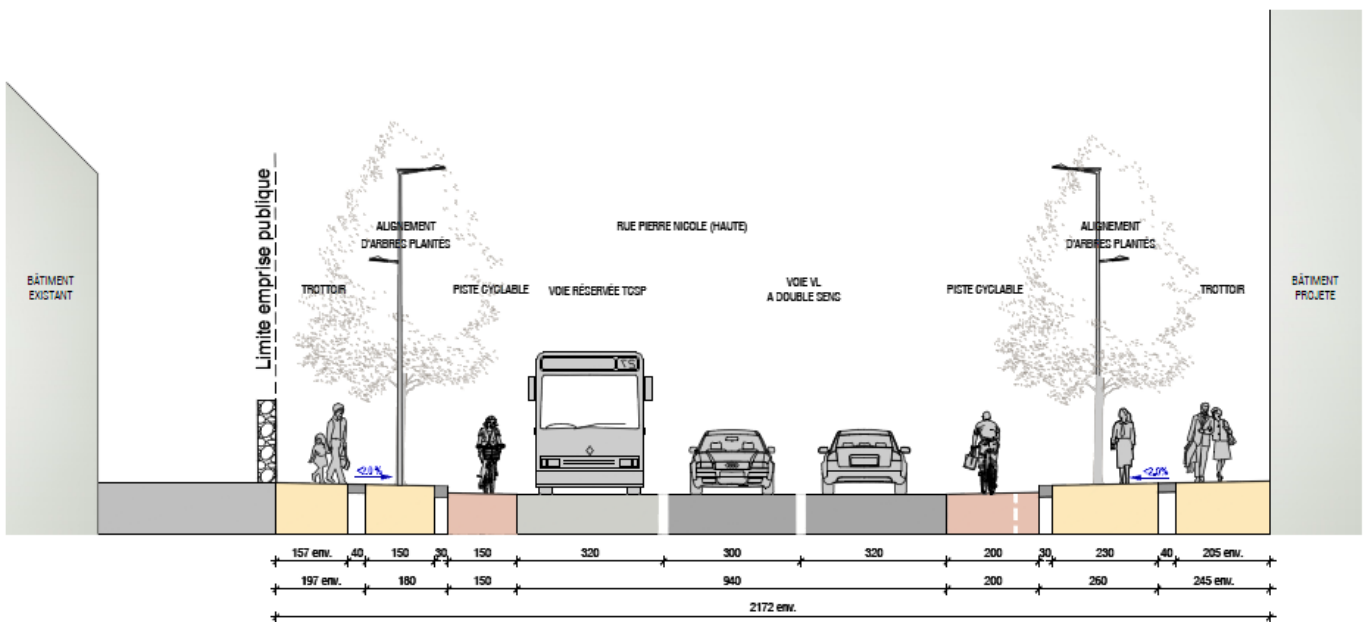


-  Liaisons douces
-  Parking vélos
-  Maison du vélo

RUE PIERRE NICOLE

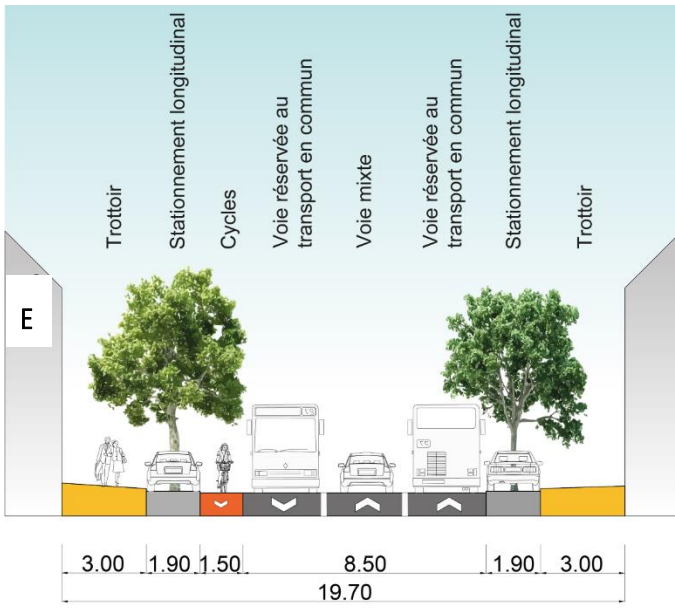


Profil existant : D

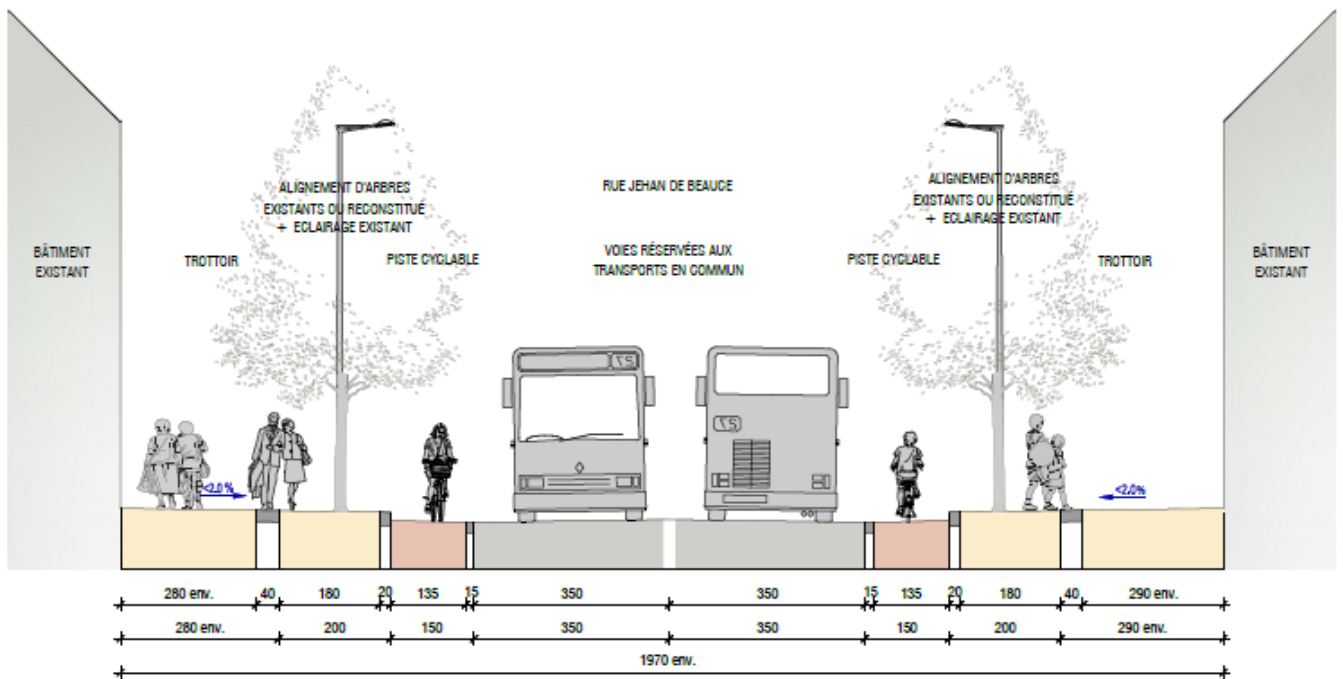


Profil projeté : D

AVENUE JEHAN DE BEAUCE :

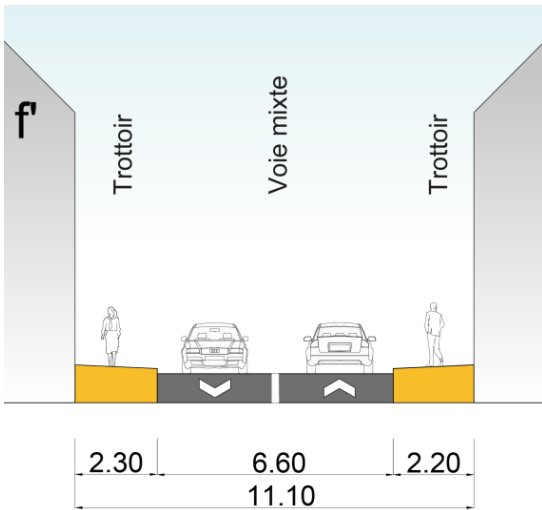


Profil existant : E

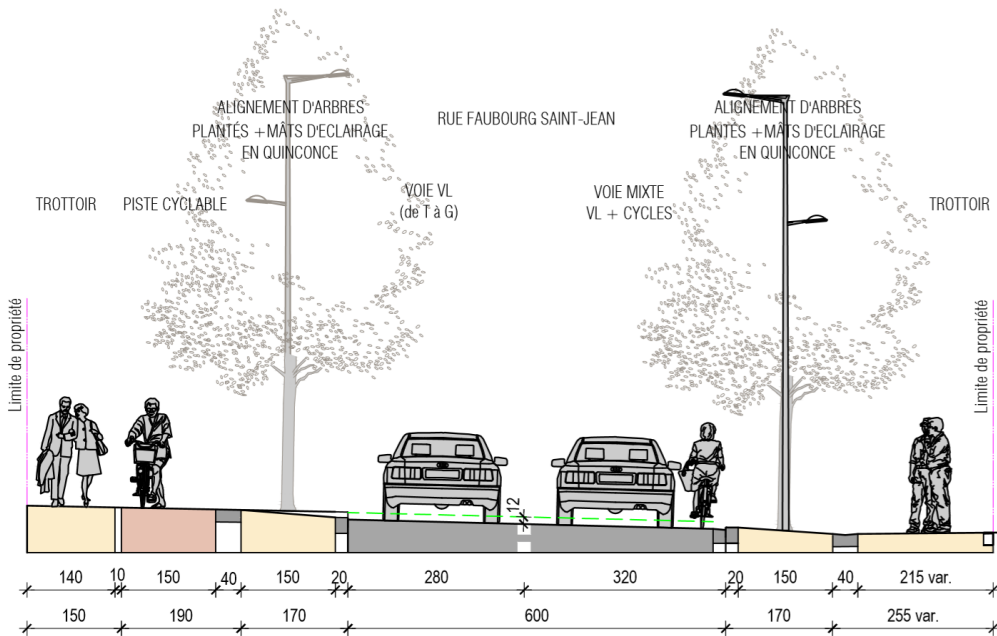


Profil projeté : E

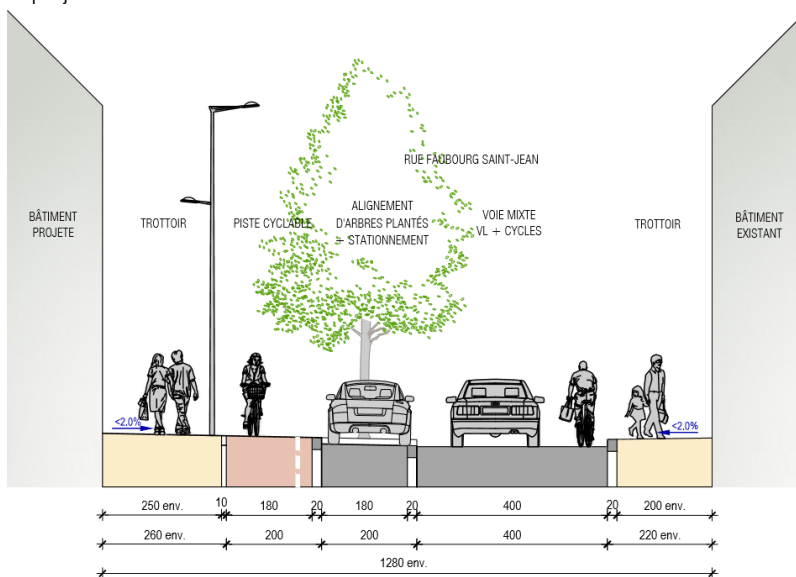
RUE DU FAUBOURG SAINT JEAN



Profil existant : F



Profil projeté : F1

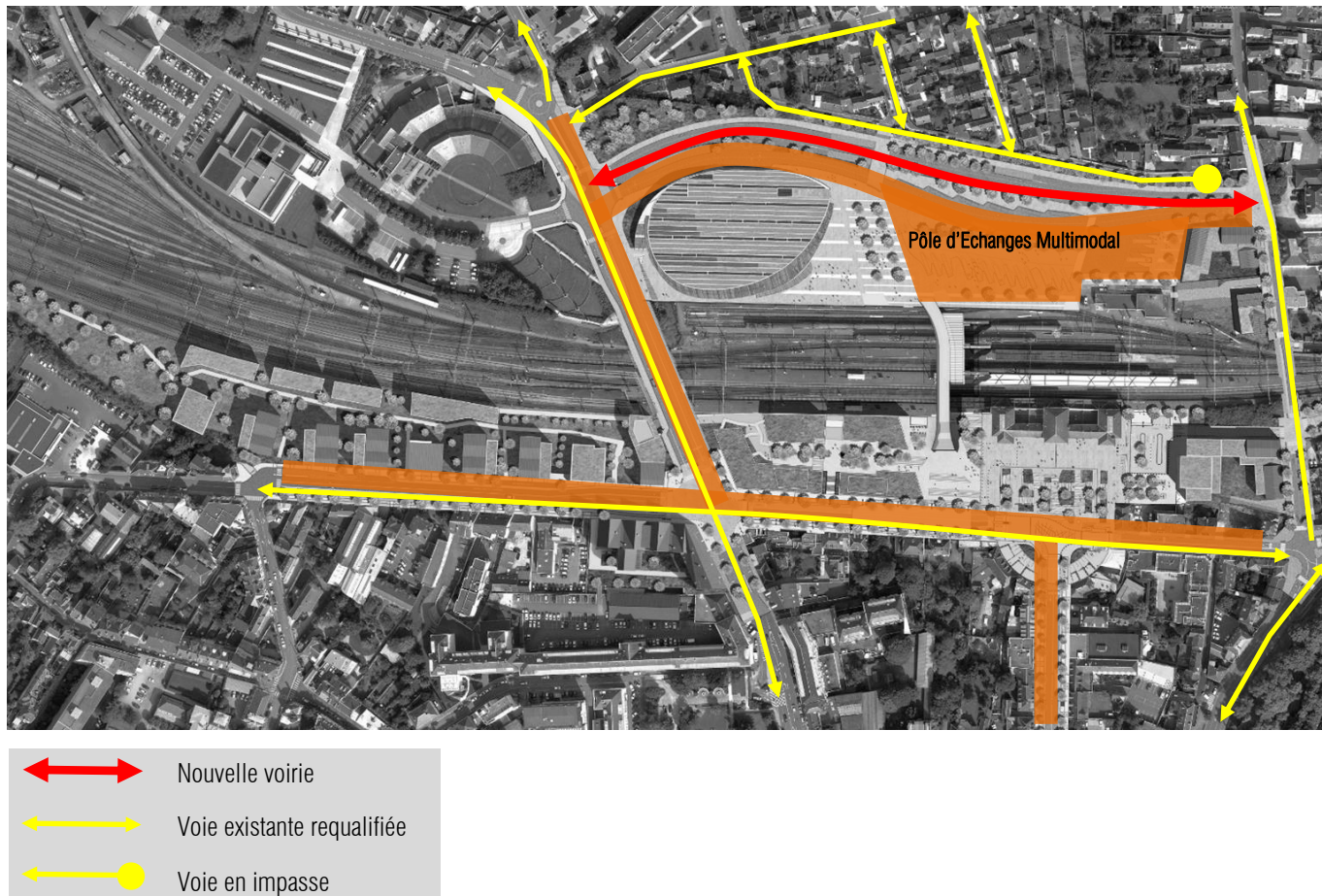


Profil projeté : F2

Les déplacements des véhicules particuliers sont organisés autour de plusieurs hiérarchies de voies :

- ✓ Une voie intercommunale : la rue Casanova, dont une voie est réservée aux véhicules particuliers,
- ✓ Trois voies inter-quartiers :
 - l'axe Nicole-Félibien,
 - la voie nouvelle,
 - la rue du Faubourg Saint Jean,

La rue Jehan de Beauce devient exclusivement une voie réservée au TCSP.



Ce nouveau schéma de déplacements permettra de désengorger les rues saturées.

- La nouvelle voie entre les rues Danielle Casanova et Faubourg Saint Jean permettra de relier facilement ces deux secteurs, tout en désengorgeant les rues Félibien et Pierre Nicole, voies qui supportent actuellement un trafic relativement important (environ 700 véhicules à l'heure de pointe, 7 200 à 7 800 véhicules en période jour).
- Les hypothèses de trafic projeté font état d'une baisse de trafic de plus de moitié dans les rues Félibien et Pierre Nicole, soit 250 à 300 véhicules aux heures de pointe, et 3 300 véhicules en période jour.

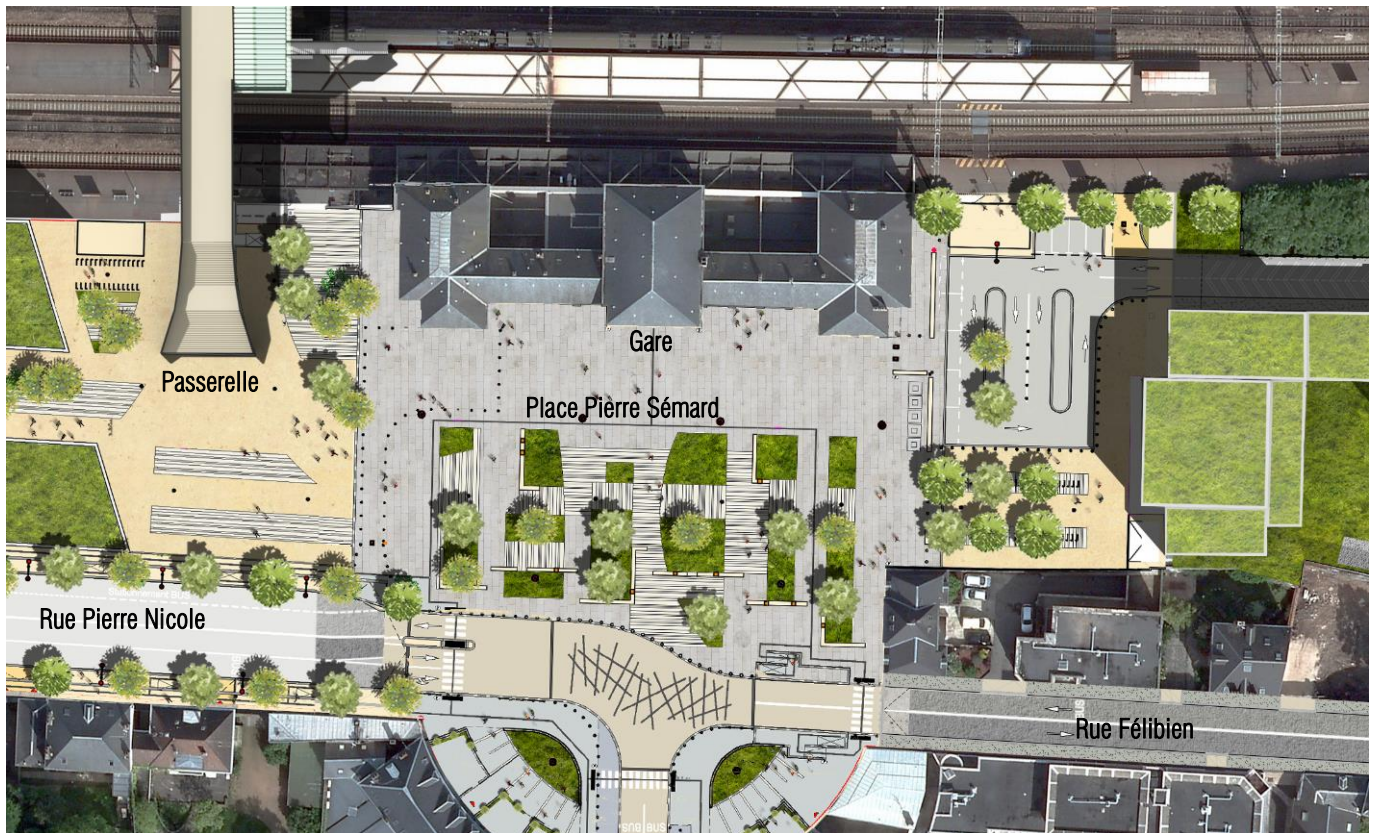
Les rues Danielle Casanova et du Faubourg Saint Jean joueront leur rôle de voies de liaison :

- Rue Danielle Casanova : 1 400 véhicules aux heures de pointe sont envisagés, soit une augmentation de 15 % du trafic actuel environ, mais réparti sur des voies séparées.
- Rue Faubourg Saint Jean : 800 véhicules aux heures de pointe ont été estimés, soit une augmentation de moitié du trafic actuel environ, lié à la liaison vers le pôle d'échanges multimodal.

La nouvelle voie présente un trafic estimé de 500 à 600 véhicules aux heures de pointe.

Espaces de convivialité

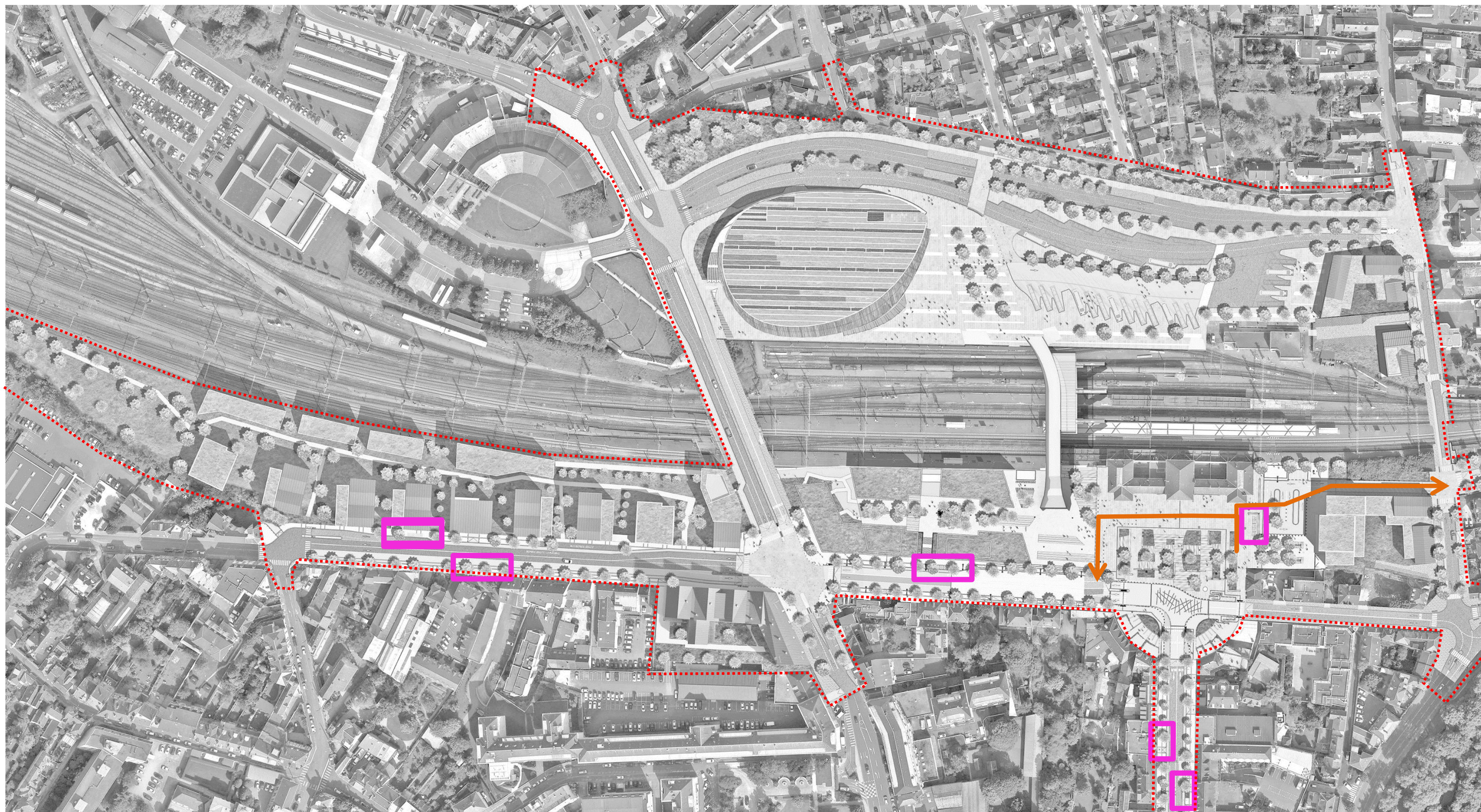
Les espaces d'animation sont favorisés par la piétonisation de l'espace autour de la place de la gare. La place Pierre Séward devient un vaste espace de près d'un hectare dont la priorité est donnée aux piétons : parvis de la gare, plateau piétonnier, élargissement des trottoirs bordés d'activités commerciales en pied d'immeubles. Les espaces publics au pied des bâtiments de la rue Nicole prolongent la piétonisation de la place Pierre Séward.



Plan d'aménagement de la place Pierre Séward

ORDURES MENAGERES

Chaque macro lot aura une aire de stockage des ordures ménagères en domaine privé avec accès direct sur le domaine public.
Des points d'apport volontaire seront également répartis sur la surface de l'opération.



 Zone d'apport volontaire

 Desserte pour collecte des points d'apports volontaires

2.2.3 LES RESEAUX

L'ensemble des réseaux sera remanié aux abords des aménagements : déplacement, extension, pose sous les nouvelles voies, afin de conserver la desserte des bâtiments existants, et d'assurer la desserte des nouveaux programmes.

Le projet nécessitera notamment le prolongement ou la modernisation des réseaux de distribution d'électricité et téléphone existants pour alimenter le site.

Les organismes gestionnaires seront consultés préalablement à tous travaux.

Les prescriptions liées à ces servitudes seront respectées.

Les eaux usées seront collectées vers le réseau d'assainissement de la ville de Chartres, puis vers la station de Lèves (avant le transfert de celle-ci vers le site de la Mare Carbonne à Mainvilliers – projet de nouvelle unité de traitement des eaux usées).

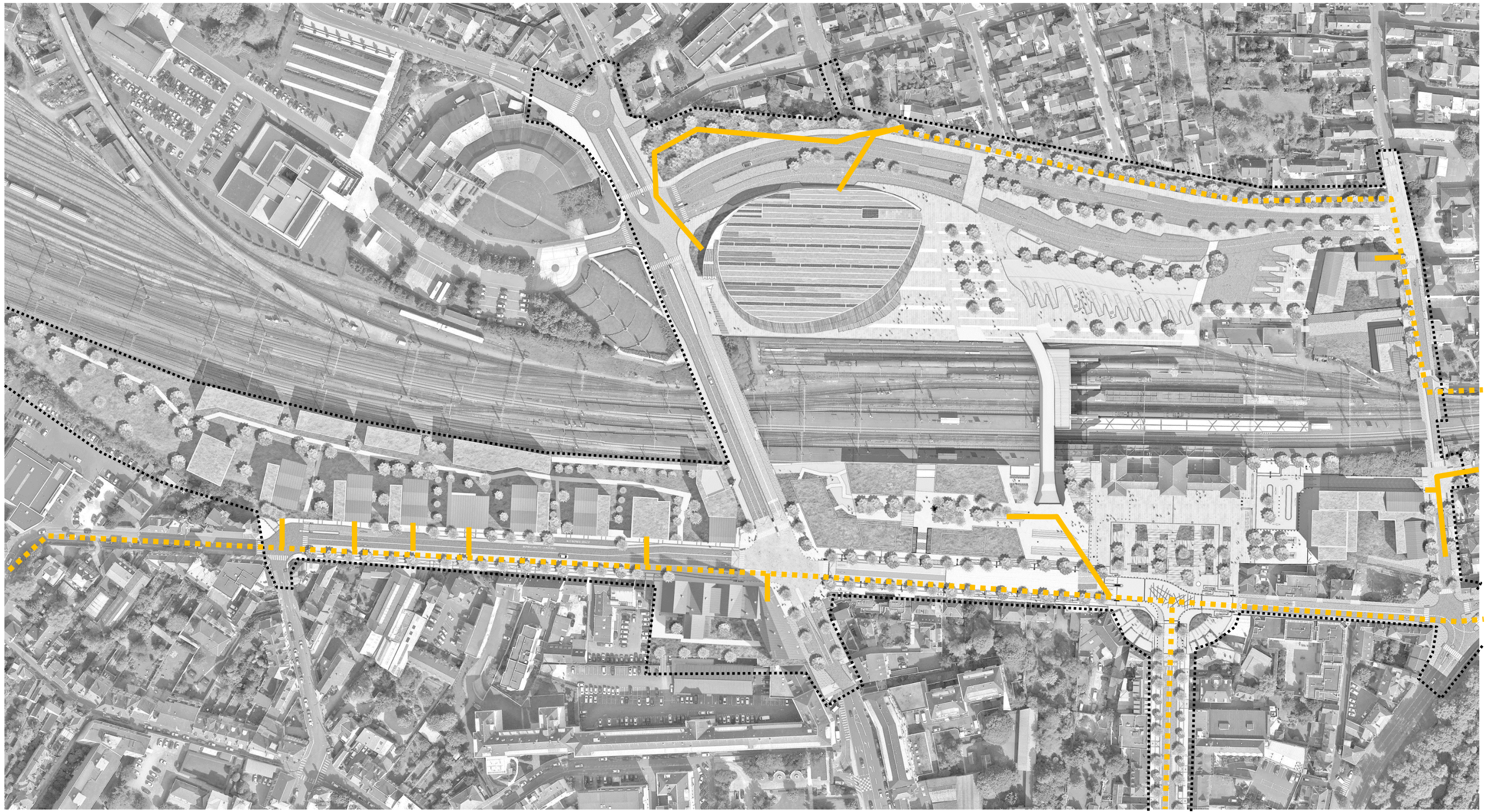
Le collecteur qui traverse la zone d'emprise SNCF sera dévié et le raccordement du réseau amont se fera par pompage vers le réseau existant de la rue du Chemin de Fer. Trois pompes seront installées à la station de pompage : deux pompes qui fonctionneront en rotation et une pompe de secours.

Le concepteur suivra les indications de la compagnie fermière pour l'implantation du raccordement au réseau public, en fonction de la charge admissible.

Les eaux pluviales issues des sites aménagés seront collectées dans le réseau séparatif, et transiteront par des ouvrages de régulation destinés à prendre en considération la capacité du réseau pluvial.

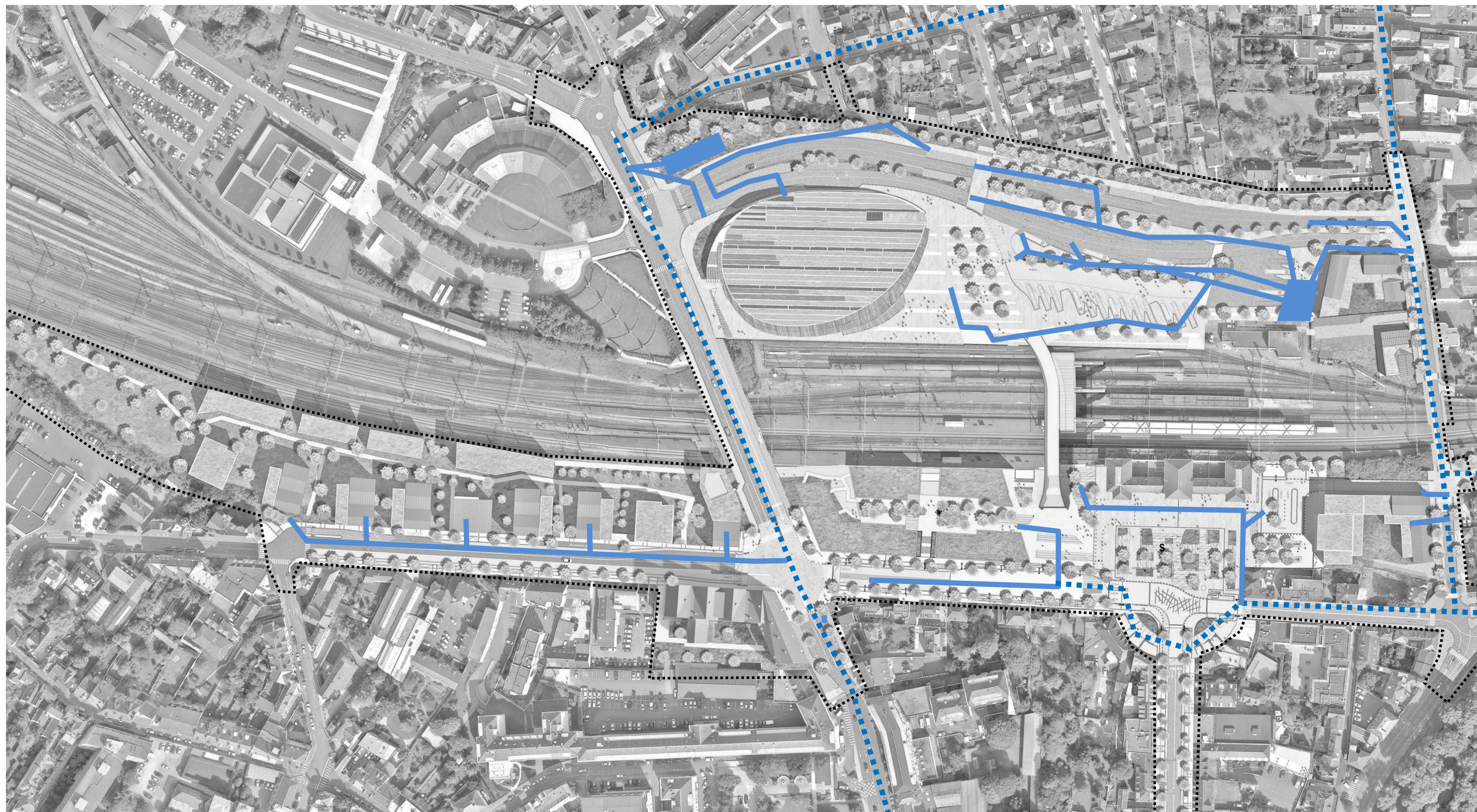
Concernant la présence de l'ancien aqueduc « le Couasnon », il n'est pas prévu de modifier son tracé.

Le réseau d'eaux usées projeté



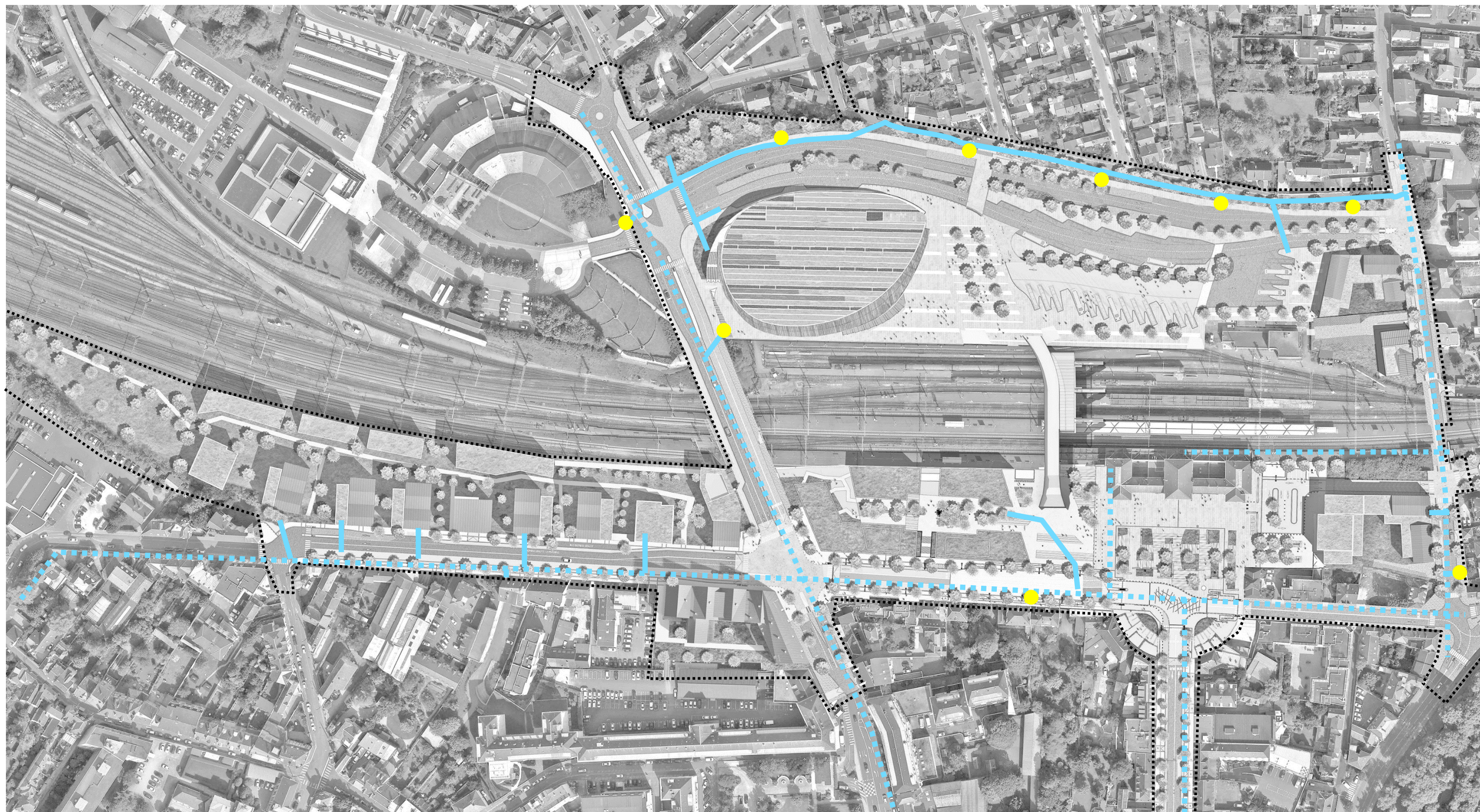
- Le réseau d'eaux usées existant
- Le réseau d'eaux usées projeté

Le réseau d'eaux pluviales projeté



- ■ ■ ■ ■ Le réseau d'eaux pluviales existant
- Le réseau d'eaux pluviales projeté
- Bassin de rétention enterré ou aérien

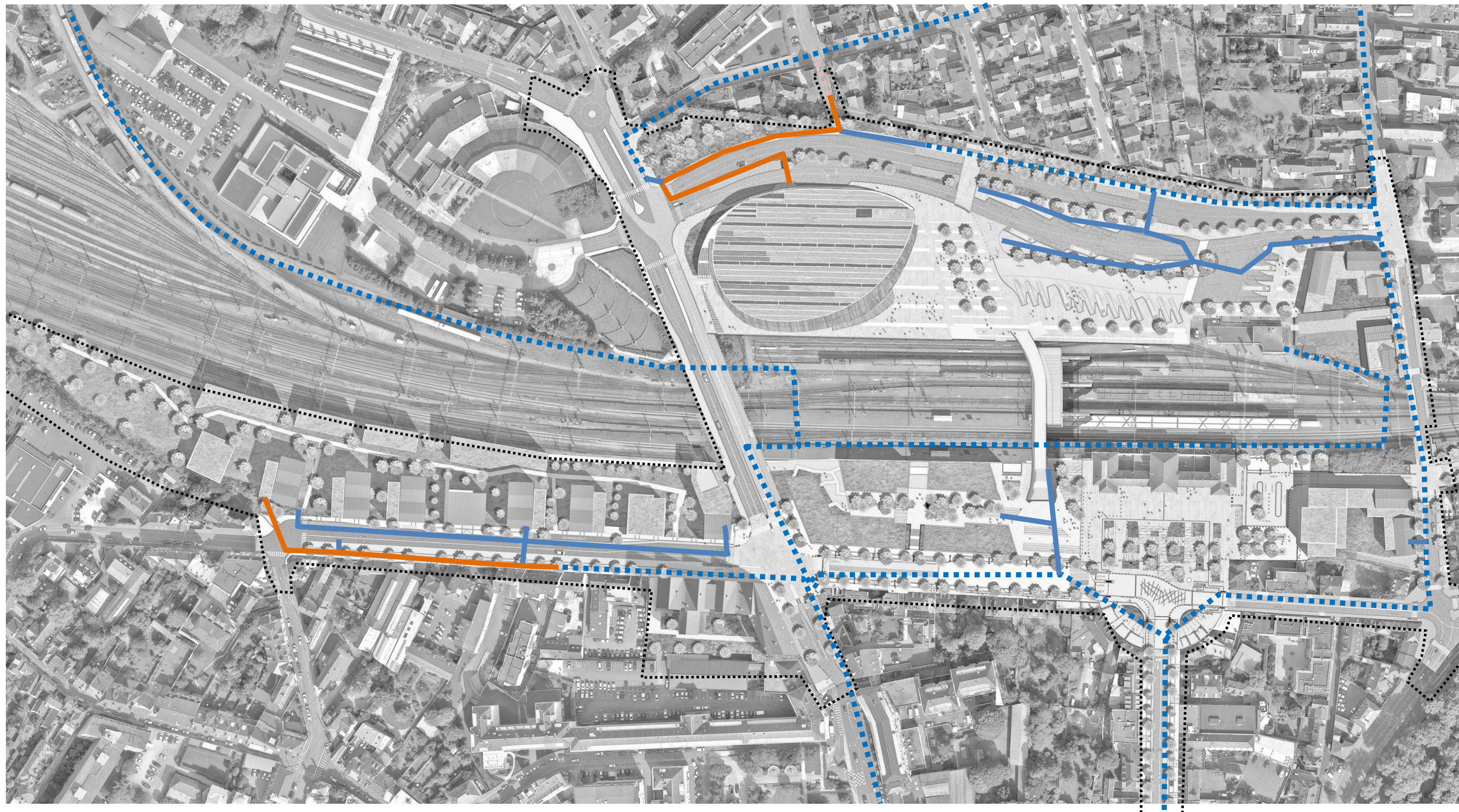
Le réseau d'eau potable projeté



- Le réseau d'eau potable existant
- Le réseau d'eau potable projeté
- Alimentation poteau incendie

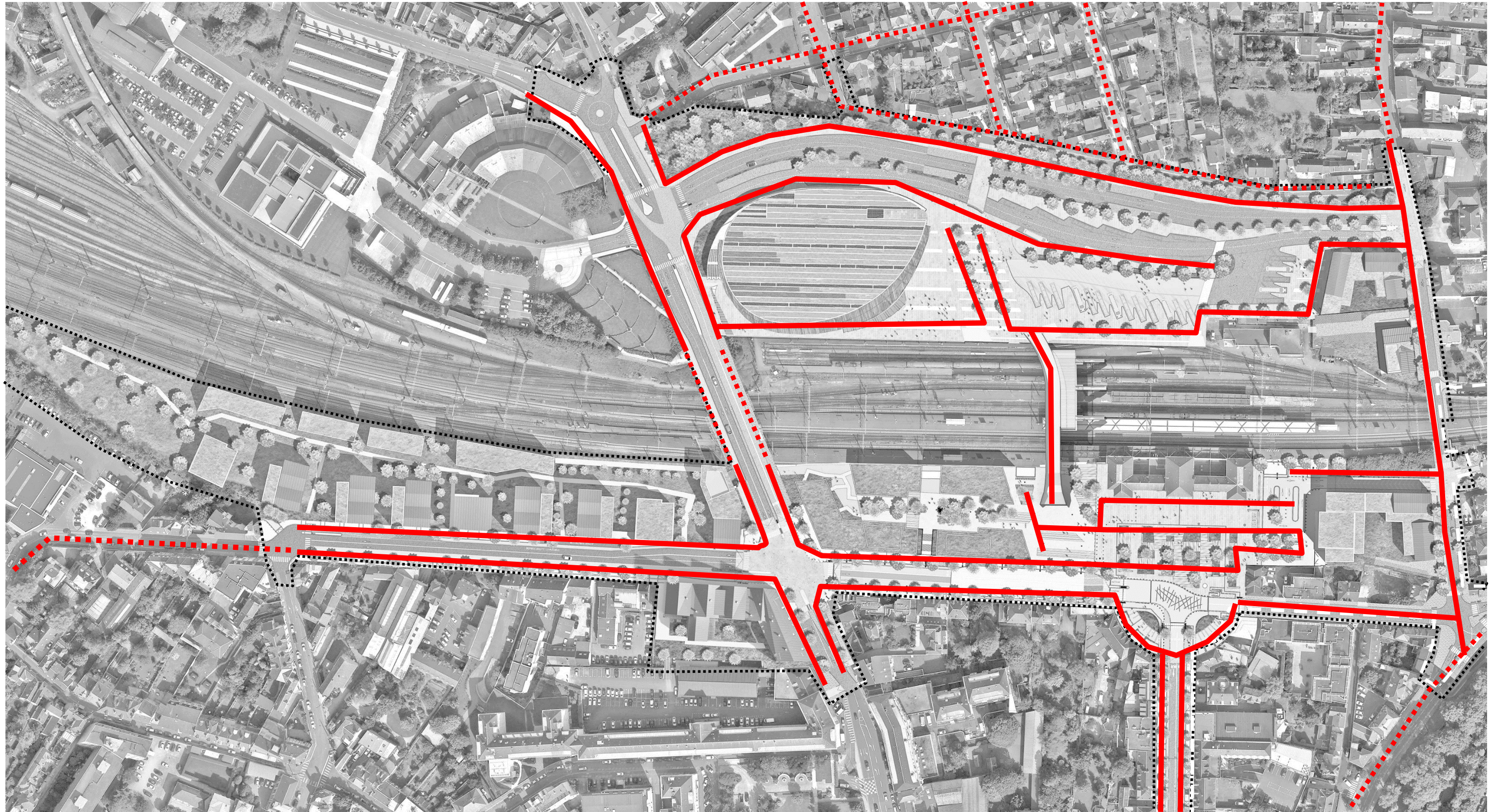
Le réseau moyenne tension - basse tension projeté

Les réseaux rue Pierre Nicole, avenue Jehan de Beauce et rue du Faubourg Saint Jean seront enfouis.



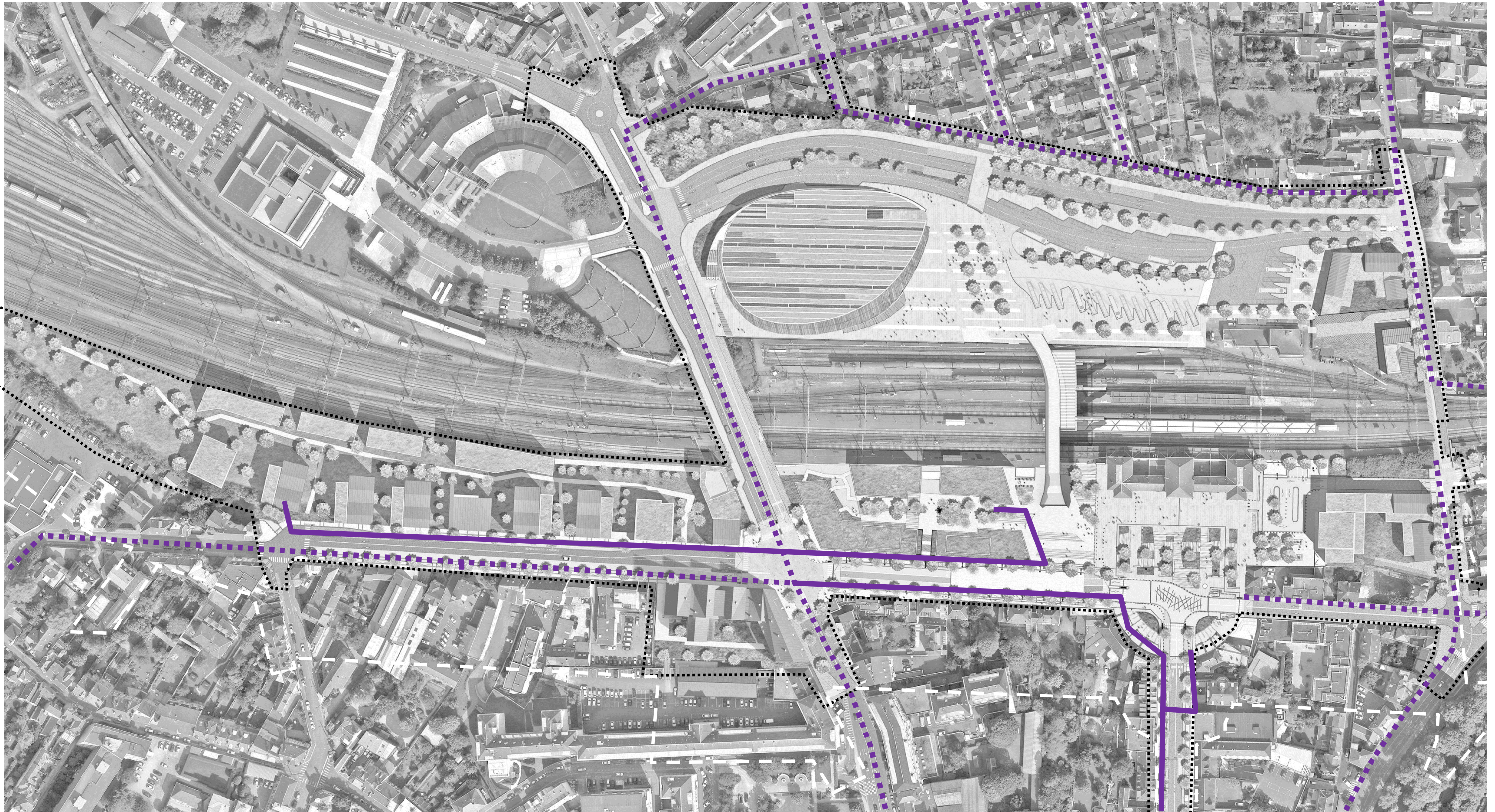
- ■ ■ ■ ■ Réseau électrique existant
- ■ ■ ■ ■ Basse tension projetée
- ■ ■ ■ ■ Haute tension projetée

Le réseau d'éclairage public projeté.



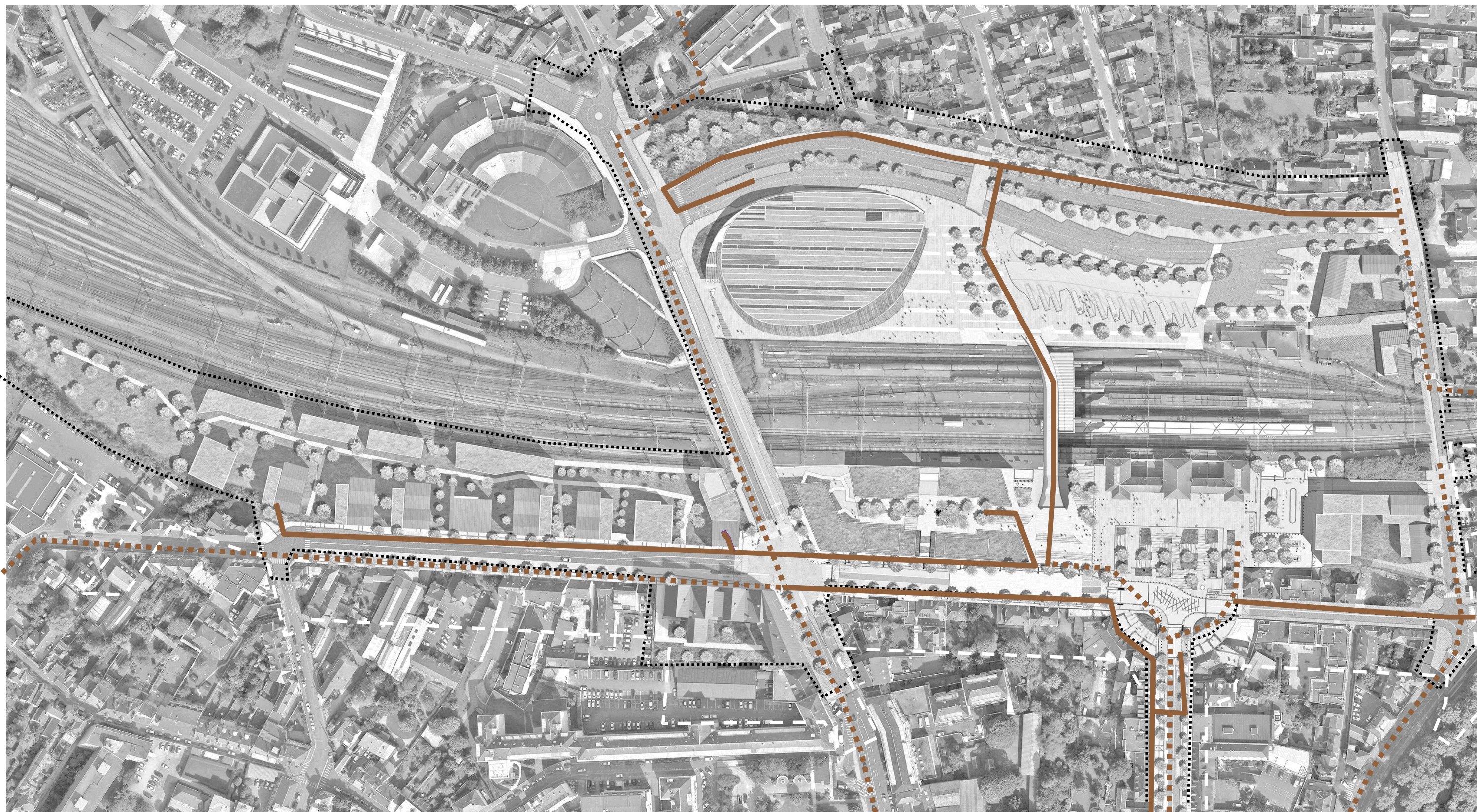
- ■ ■ ■ ■ Réseau éclairage public existant
- ■ ■ ■ ■ Réseau éclairage public projeté

Le réseau de télécommunications projeté.



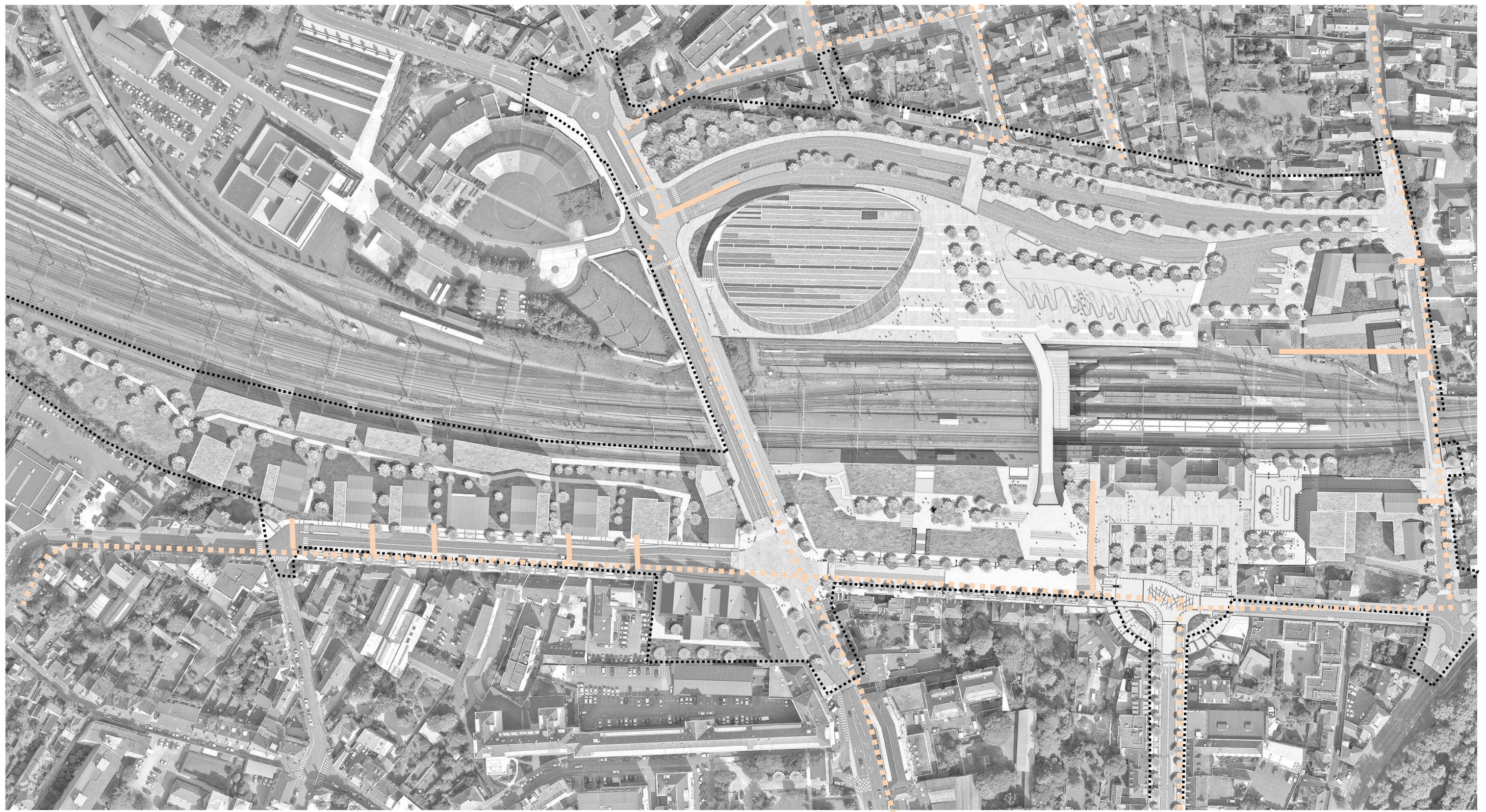
- ■ ■ ■ ■ Réseau de télécommunication projet
- Réseau de télécommunication projetée

Le réseau de fibre optique projeté.



- Réseau de fibre optique existant
- Réseau de fibre optique projetée

Le réseau de gaz projeté



- Réseau de Gaz existant
- Réseau de Gaz projetée

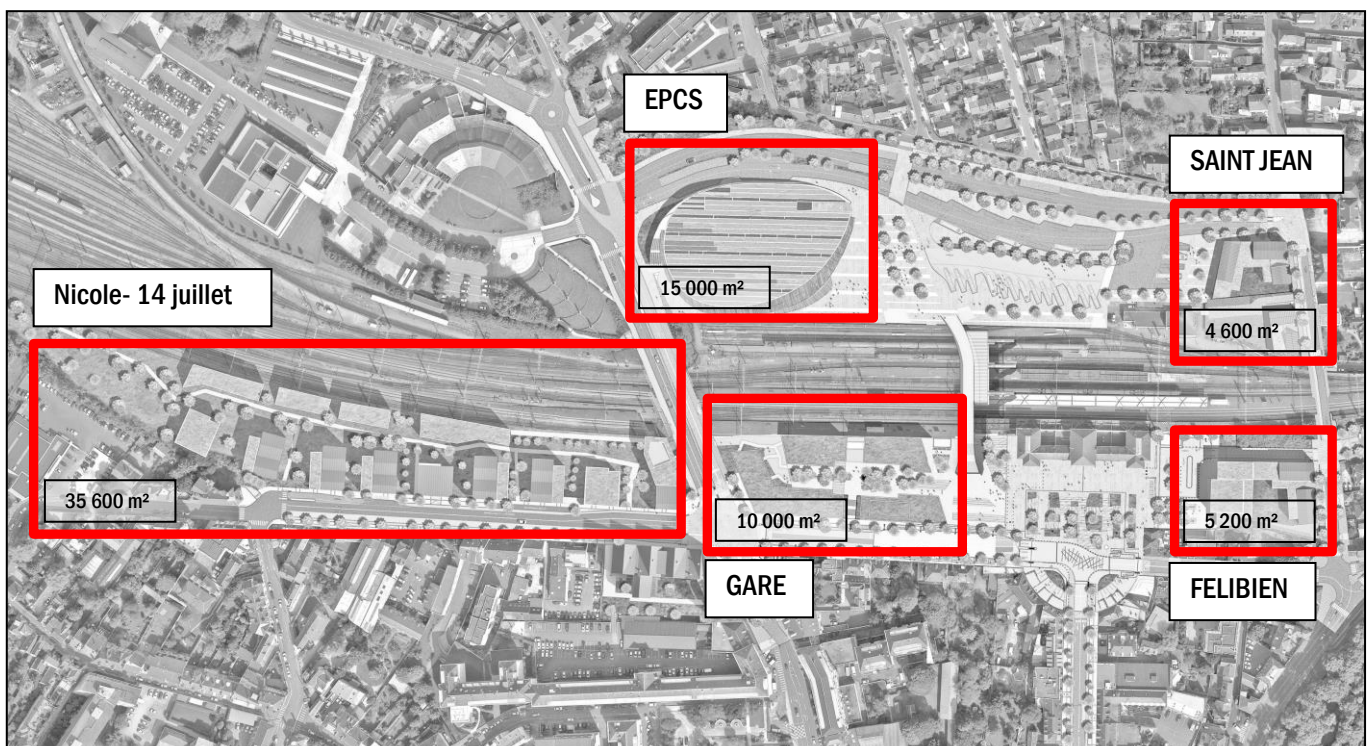
3. PROJET DE PROGRAMMATION GLOBAL DES CONSTRUCTION

Le projet de programme global des constructions à réaliser dans la zone prévoit environ 95 000m² de surface de plancher, répartis de la façon suivante :

- 70 400 m² de surface de plancher destinés au projet d'aménagement urbain Pôle Gare :
 - 55 400 m² de surface de plancher de programme de constructions à vocation d'habitat et d'activités,
 - Dont 40 à 50 % réservés à de l'habitat. 25 % des logements seront sociaux. A cette dominante d'habitat peuvent être associés des services et commerces de proximité et les activités et équipements compatibles avec la fonction résidentielle dominante (hébergement hôtelier...).
 - Dont 50 à 60 % réservés à de l'activité, principalement située le long des voies ferrées.
 - 15 000 m² de surface de plancher de constructions publiques, dont au premier rang un équipement public culturel et sportif, sur une emprise foncière de 1 ha environ. Un parc public de stationnement en silo est également prévu sur une emprise de près de 1,7 ha environ : projet de 1 200 places répartis sur deux niveaux.
- 24 600 m² de surface de plancher destinés aux projets ponctuels liés à des opportunités foncières situés dans le périmètre de la ZAC projetée mais en dehors du périmètre du projet d'aménagement urbain Pôle Gare.

ILOTS	Surface de plancher M ²
NICOLE - 14 JUILLET (N)	35 600
GARE (G)	10 000
FELIBIEN (F)	5 200
SAINT JEAN (J)	4 600
EQUIPEMENT PLURIFONCTIONNEL CULTUREL ET SPORTIF (EPCF)	15 000
OPERATIONS DIVERSES (OD)	24 600
SURFACE DE PLANCHER TOTALE	95 000

Surface de plancher par lot dédié au projet d'aménagement urbain Pôle Ga



Périmètre du projet d'aménagement urbain Pôle Gare inclus dans le projet de ZAC

Equipement public
plurifonctionnel, culturel et
sportif

Voie nouvelle de
contournement

Pôle d'échange multimodal (PEM) : relocation de la
gare routière et création d'un parking de 1200 places,
intégrant le dépôt minute de la gare



Constructions
projetées

Porte ouest de
Chartres (requalification de
l'entrée de ville)

Passerelle réservée aux
déplacements doux

Gare SNCF
existante

Réaménagement du
parvis de la gare

Requalification
des voiries

4. MODALITES PREVISIONELLES DE FINANCEMENT

Les modalités prévisionnelles de financement sont décomposées dans le tableau ci-dessous.

Modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps							
CHARGES	Montant HT	%	fin 2019	2020	2021	2022	2023-2030
Etudes préalables	1 050 000 €	0,9%	720 149 €	95 000 €	95 000 €	90 500 €	49 351 €
Foncier	18 972 017 €	16,0%	14 922 218 €	734 400 €	2 967 060 €	0 €	348 339 €
Archéologie	1 116 565 €	0,9%	818 281 €	120 000 €	33 000 €	73 000 €	72 284 €
Travaux d'aménagement d'espaces publics	63 541 021 €	53,6%	40 598 696 €	8 443 435 €	2 288 882 €	6 202 729 €	6 007 279 €
Travaux de construction	11 180 500 €	9,4%	9 445 727 €	1 590 000 €	144 773 €	0 €	0 €
Honoraires et rémunérations	14 131 725 €	11,9%	8 906 943 €	2 075 490 €	859 125 €	640 018 €	1 650 148 €
Frais annexes (impôts, gardiennage, entretien, communication, loyer ...)	1 360 000 €	1,2%	581 853 €	110 047 €	103 010 €	102 796 €	462 293 €
Frais financiers	6 935 866 €	5,8%	3 133 228 €	387 165 €	396 335 €	354 505 €	2 664 633 €
	303 000 €	0,3%	213 487 €	0 €	6 212 €	22 000 €	61 301 €
TOTAL DES CHARGES	118 590 694 €	100,0%	79 340 582 €	13 555 537 €	6 893 398 €	7 485 548 €	11 315 628 €
PRODUITS	Montant HT	%	fin 2019	2020	2021	2022	2023-2030
Cessions foncières	31 687 530 €	26,7%	12 154 670 €	0 €	3 640 000 €	0 €	15 892 860 €
Cessions Immobilières	2 380 000 €	2,1%	500 601 €	0 €	0 €	0 €	1 879 399 €
Participation constructeur	2 632 200 €	2,2%	0 €	267 393 €	0 €	267 393 €	2 097 413 €
Aides publiques	81 234 746 €	68,5%	15 667 089 €	6 287 252 €	310 000 €	310 000 €	58 660 405 €
Produits accessoires (loyers, placement de trésorerie, ...)	656 218 €	0,5%	629 218 €	27 000 €	0 €	0 €	0 €
TOTAL PRODUITS	118 590 694 €	100,0%	28 951 578 €	6 581 645 €	3 950 000 €	577 393 €	78 530 077 €