



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
Centre-Val de Loire
sur le projet d'aménagement « le Colombier » sur la
commune de Tours (37)
Permis de construire**

n°20181221-37-0159

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

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400 559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient, au IV de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le préfet de région comme autorité environnementale, les propositions d'avis relatifs aux études d'impact des projets sont désormais transmises aux missions régionales d'autorité environnementale.

En Centre-Val de Loire, cette dernière s'est réunie le 21 décembre 2018. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement « le Colombier » à Tours.

Étaient présents et ont délibéré : Étienne Lefebvre, Michel Badaire, François Lefort.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Le projet d'aménagement « le Colombier » à Tours relève du régime des projets prévu à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Il a été soumis à évaluation environnementale suite à une demande d'examen au cas par cas, par décision tacite suivie d'un courrier en date du 18 janvier 2018.

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis, qui est mis à disposition du maître d'ouvrage et du public.

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

Le présent avis est rendu sur la base du dossier de permis de construire relatif au projet, réputé complet et définitif, et notamment de l'étude d'impact qu'il comporte.

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

L'autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

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

II. Contexte et présentation du projet

Le projet d'aménagement « le Colombier » vise à construire 430 logements sur une superficie d'environ 3,7 hectares située dans la partie nord-est de la ville de Tours, entre la rue du Colombier, la rue Ronsard et la rue de la Presle. Ce programme est lui-même inclus dans le secteur des « Hauts de Sainte Radegonde » qui totalisera environ 1 000 logements.

Le projet d'aménagement se déroulera en 5 tranches successives, la première comportant la construction de 99 logements répartis en trois bâtiments. Le projet dans son ensemble est conçu comme une création de toute pièce d'un morceau de ville, traversé par un axe central imaginé comme un verger, et conservant les traces de l'occupation ancienne du site, avec notamment la restauration de la ferme de la Babinière destinée au commerce et/ou à l'accueil de professions libérales. Le mur d'enceinte présent au nord et à l'est du site sera percé à trois endroits afin de créer des accès piétons et de ménager des vues sur le jardin depuis la rue.

III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

De par la nature du projet, les enjeux environnementaux les plus forts concernent :

- l'eau ;
- le trafic routier, les déplacements et le stationnement ;
- les nuisances sonores et la qualité de l'air ;
- l'énergie.

Cet avis sera ciblé sur ces seuls enjeux environnementaux.

IV. Qualité de l'étude d'impact

IV 1 . Description de l'état initial

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

1) Eau

Aucun cours d'eau permanent ou temporaire n'a été recensé dans l'aire d'étude ou à proximité immédiate. Les masses d'eau superficielles concernées par le projet sont bien identifiées. Il s'agit de : « La Choisille et ses affluents depuis Cerelles jusqu'à la confluence avec la Loire » et « La Loire depuis Saint-Denis-en-Val jusqu'à la confluence avec le Cher ». Ces masses d'eau présentent un état écologique moyen et l'objectif de bon état global est fixé à 2021.

Les masses d'eau souterraines concernées par le projet sont clairement identifiées. Sont ainsi évoquées les sables et calcaires lacustres des bassins tertiaires de Touraine, la Craie du Séno-Turonien Touraine Nord et les sables et grès captifs du Cénomaniens unité de la Loire. Leurs états chimique et quantitatif ainsi que les objectifs d'état global sont bien précisés. En outre, il est rappelé, à juste titre, que la commune de Tours est située en zone de répartition des eaux du système aquifère de la nappe du Cénomaniens, en zone sensible à l'eutrophisation et en zone vulnérable à la pollution par les nitrates d'origine agricole.

2) Trafic routier, déplacements et stationnement

L'étude d'impact décrit le système de transport aux alentours du projet : arrêt de tramway à proximité, lignes de bus du réseau urbain, maillage cyclable et piéton bien développé. Une étude de trafic a été réalisée et conclut à une circulation globalement fluide sur les différents axes aux alentours du projet, ainsi qu'à une bonne réserve de capacité des différents carrefours du secteur.

3) Bruit et qualité de l'air

Concernant les nuisances sonores, le secteur du projet est particulièrement exposé au bruit issu de la circulation routière, du tramway et de l'aéroport de Tours Val de Loire. L'étude d'impact rappelle correctement les différentes dispositions réglementaires en la matière. La carte du bruit stratégique, fournie dans le document, indique que le secteur est peu concerné par des impacts sonores en période diurne, et pas concerné en période nocturne. Le dossier mentionne, à juste titre, que l'arrêté de classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Indre-et-Loire indique que la ligne de tramway au nord du projet est classée en catégorie 5, ce qui impose la mise en place de prescriptions d'isolement acoustique pour toute nouvelle construction dans un fuseau de 10 mètres de part et d'autre de la voie. La rue du Colombier, au niveau de son intersection avec la rue Védrières, est classée en catégorie 4, portant ce fuseau à 30 mètres de part et d'autre de la voirie, ce qui oblige le porteur de projet à veiller à la protection acoustique des bâtiments éventuellement situés dans ces fuseaux. La partie est du projet se situe en zone D du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Tours Val de Loire, dont une cartographie est fournie. Une étude d'impact sonore a été réalisée en septembre 2018 concluant à un paysage acoustique de type périurbain sur le secteur. Quatre points ont été mesurés aux alentours du projet (deux sur 24h, deux sur 1h) afin d'en établir l'état sonore routier initial via un logiciel de simulation. Les principes, critères ou hypothèses permettant le calcul du bruit routier à partir des mesures de bruit effectuées sur le terrain ne sont pas explicités.

Après rappel de la réglementation en vigueur, le dossier estime que la qualité de l'air est globalement bonne sur le secteur du projet, par extrapolation des relevés annuels des quatre stations de mesures de l'agglomération tourangelle. Le seul véritable facteur identifié, en lien avec le projet, pouvant localement altérer cette qualité est la hausse du trafic routier, dont la contribution globale est admise comme marginale. L'Autorité environnementale regrette cependant que le dossier ne fasse aucune référence, dans la partie consacrée à la qualité de l'air (p144 à 150), au plan de protection de l'atmosphère de Tours.

IV 2. 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

1) Eau

Incidences sur les eaux superficielles

L'étude précise bien les risques de pollution des eaux et leurs origines en phase d'exploitation mais pas en phase travaux.

En phase d'exploitation, le projet va aboutir à la création de nouvelles surfaces imperméabilisées, notamment au niveau des bâtiments et des voiries. Pour limiter cette imperméabilisation, il est prévu, de manière adaptée, des cheminements piétons en stabilisé et des espaces verts en proportion importante.

L'évaluation de l'incidence qualitative du rejet des eaux pluviales sur l'exutoire final (la Loire) n'a pas été réalisée.

L'étude d'impact mentionne correctement que les eaux usées sont actuellement traitées par la station d'épuration de la Grange David, située sur la commune de La

Riche, dont le dimensionnement actuel devrait permettre de prendre en charge les effluents issus des logements prévus dans le cadre du projet.

Incidences sur les eaux souterraines

- L'étude géotechnique montre correctement que les sols ne sont pas en capacité d'assurer l'infiltration des eaux pluviales. Le dossier précise, de manière adaptée, que les eaux pluviales seront collectées par un réseau séparatif et qu'il n'y a pas de risque de pollution des eaux souterraines par ce biais.

Incidences sur l'eau potable

Le dossier indique, à juste titre, que le périmètre d'aménagement ne recoupe aucun périmètre de captage d'eau souterraine destinée à l'alimentation en eau potable. Le dossier présente, de manière pertinente, l'hypothèse d'une diminution de la disponibilité de la ressource en eau de consommation humaine liée au réchauffement climatique, tant au niveau de la nappe du Cénomaniens que de la nappe alluviale (p 225 de l'étude d'impact).

Les besoins en eau du programme sont évalués à 120 m³ par jour pour une population supplémentaire de 780 habitants en hypothèse moyenne. Le porteur de projet précise que l'eau sera fournie à partir des captages de la nappe alluviale de la Loire, la nappe du Cénomaniens n'étant sollicitée qu'en secours.

Si l'étude démontre bien que la ressource et les capacités de production et de stockage existantes sont suffisantes pour répondre aux besoins du projet, l'analyse des impacts sur l'eau de consommation humaine aurait mérité d'être développée avec une estimation de la consommation d'eau attendue du fait de l'ensemble des projets de la métropole, dont particulièrement le secteur des « Hauts de Sainte-Radegonde ».

L'autorité environnementale recommande d'étudier les effets cumulés des différents projets prévus dans le secteur « Ste Radegonde », et de proposer des mesures permettant de limiter les impacts quantitatifs et qualitatifs sur l'eau de consommation humaine.

2) Trafic routier, déplacements et stationnement

En phase travaux, le risque de gêne à la circulation routière est bien identifié. En cas de besoin, la chaussée sera nettoyée, une signalisation spécifique sera mise en place et des itinéraires spécifiques seront définis pour les engins de chantiers dans le but d'éviter les situations accidentogènes sur la voie publique. Après mise en service, l'impact du trafic généré par le projet sur les conditions de circulation a été évalué. Aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est prévue, car la modélisation montre que les différents axes et carrefours du secteur continueront à disposer d'une réserve de capacité suffisante. Cependant, les paramètres pris en compte pour ces calculs ne sont pas assez explicites. Les parts modales utilisées ne sont pas indiquées, et l'hypothèse maximale basée sur le nombre de stationnements par logements, en supposant que chaque place génère un déplacement, devrait être justifiée, par exemple à partir de statistiques sur la motorisation moyenne des ménages en environnement périurbain. De plus, contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude d'impact, l'hypothèse haute retenue montre qu'une remontée de file est possible dans une situation maximaliste en heure de pointe du matin entre le carrefour rue Daniel Mayer/rue Ronsard jusqu'au giratoire rue Daniel Mayer/boulevard du Maréchal Juin. En effet, la distance mesurée entre ces deux intersections (source Géoportail IGN) est d'environ 130 m

quand la remontée de file potentielle est évaluée au maximum à 162 m dans la situation projetée moyenne et à 188 m dans l'hypothèse haute de la situation projetée. La possibilité d'une remontée de file sur ce giratoire serait donc à prendre en compte dans le cadre de mesures d'évitement ou de réduction.

Enfin, les cumuls potentiels de trafics dus aux différents projets en cours dans le quartier ne semblent pas avoir été pris en compte (projet de forum Méliès avec cinéma multiplexe inauguré à l'automne 2018 et logements) (p.256 et 260). Or ce cumul pourrait aboutir à une dégradation de la circulation au niveau du carrefour rue du Colombier/rue de la Presle. En effet, d'après l'étude d'impact, ce carrefour disposerait en heure de pointe du soir d'une réserve de capacité de 33 %, qui pourrait être réduite à 13 % environ lors du passage d'un tramway. L'étude de l'impact d'un cumul de cette situation avec le trafic généré par le forum Méliès aurait donc été la bienvenue.

Concernant le stationnement, le document indique, de manière adaptée, que le PLU de Tours (p.184) impose, dans son article 12.1, « une place de stationnement automobile minimum pour 80 m² avec une place minimum par logement et 1,3 place maximum par logement ». Si la surface des nouvelles constructions ne semble pas indiquée dans l'étude d'impact, le projet prévoit la création de 430 logements pour 602 places de stationnement (hors stationnement visiteurs) (p.215), et va ainsi au-delà du ratio de places maximum par logement imposée par le PLU (1,4 au lieu de 1,3), et ceci sans explication.

L'autorité environnementale recommande :

- **de préciser les hypothèses retenues pour la réalisation de l'étude de trafic, et notamment les parts modales ;**
- **d'étudier les impacts cumulés du projet, sur le trafic routier, avec ceux des autres projets identifiés sur le secteur ;**
- **de retravailler l'exposé des résultats obtenus et les mesures d'évitement et de réduction à mettre en place le cas échéant ;**
- **de justifier de la cohérence du projet avec les prescriptions du PLU de Tours en matière de stationnement.**

3) Bruit et qualité de l'air

En phase travaux, le risque de nuisances sonores pour les riverains a bien été identifié. L'étude d'impact indique que les travaux auront lieu à des horaires adaptés, et dans le respect de la réglementation (ce qui ne constitue pas une mesure d'évitement ou de réduction en soi), afin de minimiser la gêne occasionnée.

En phase d'exploitation, une modélisation des nuisances sonores sur le secteur a été réalisée. Celle-ci peut paraître sous-estimée, car elle est basée sur l'étude de trafic dont il a été question ci-dessus et qui ne semble pas prendre en compte les autres projets en cours de déploiement dans le quartier. Afin de minimiser ces nuisances, des mesures seront mises en place pour inciter aux déplacements actifs par la constitution d'un maillage sur le périmètre du projet, raccordé à celui existant dans le quartier, ainsi que par la limitation de la vitesse de circulation des véhicules motorisés sur les voiries du projet. Néanmoins, des mesures supplémentaires pourraient être prises en faveur des riverains des rues de la Presle et de la Chamberrie, qui devraient voir l'impact sonore de la circulation

routière dans leurs rues augmenter significativement. Enfin, contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude d'impact (p.132) sur l'absence d'exigences d'isolement de façade renforcées pour les nouvelles constructions situées en zone D d'un plan d'exposition au bruit aérien, les articles R112-3 et L112-12 du code de l'urbanisme imposent de telles mesures dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.

Concernant la préservation de la qualité de l'air, les mêmes mesures d'incitation aux modes doux et de réduction de la vitesse des véhicules motorisés sont prévues dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale recommande de retravailler les incidences du projet sur le bruit et la qualité de l'air en tenant compte des effets cumulés avec les autres projets voisins. Elle recommande par ailleurs que soient prises les mesures de protection nécessaires pour les bâtiments se situant dans la zone D du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Tours Val de Loire.

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

Insertion du projet dans son environnement

Le projet par lui-même est compact (60 m² par logement, gabarit R+3+combles), localisé dans un contexte urbain, et témoigne d'un souci de qualité de l'aménagement des abords des bâtiments. Il est compatible avec les dispositions inscrites dans l'orientation d'aménagement et de programmation du secteur du PLU de Tours.

Articulation du projet avec les plans programmes concernés

L'étude prévoit la mise en place de dispositifs de régulation ainsi que le tamponnement des eaux pluviales jusqu'à l'occurrence vicennale, avec un débit de fuite de 3 l/s/ha, ce qui est conforme au SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021.

La compatibilité avec le SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 n'est cependant pas explicite en ce qui concerne l'objectif de maîtrise des prélèvements d'eau. Elle mériterait d'être mieux démontrée.

Recours aux énergies renouvelables

Le projet prévoyant une surface de toiture conséquente, il était attendu un engagement plus ferme en faveur du développement des énergies renouvelables, notamment du solaire thermique, tel que recommandé par l'étude de faisabilité énergétique.

L'autorité environnementale recommande d'introduire dans le dossier un engagement ferme en faveur des énergies renouvelables.

VI. Résumé non technique

Le résumé non technique reflète correctement le contenu du corps de l'étude d'impact. La présence de schémas et de photo-montages facilite la compréhension du projet.

VII. Conclusion

L'étude d'impact du projet d'aménagement « le Colombier », de qualité globalement correcte, est proportionnée aux enjeux. Cependant, il aurait été préférable de réaliser une étude d'impact globale sur l'ensemble du secteur concerné par l'orientation d'aménagement et de programmation « les Hauts de Sainte-Radegonde » du plan local d'urbanisme de Tours, afin d'analyser les effets cumulés de tous les projets d'aménagement prévus sur le secteur. L'absence d'une analyse plus précise de ces effets cumulés, qui aurait pu conduire, le cas échéant, à la mise en place de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées à l'échelle de l'ensemble des projets en cours sur le secteur, ne permet pas de conclure quant à la bonne prise en compte de l'environnement.

L'autorité environnementale recommande principalement :

- de prendre en compte l'ensemble des projets prévus sur le secteur des Hauts de Sainte-Radegonde, afin d'étudier les effets cumulés de ces différents projets sur les enjeux environnementaux les plus forts, et en particulier l'eau, le trafic routier et les nuisances associées ;**
- de retravailler les mesures d'évitement et de réduction à mettre en place pour permettre une meilleure prise en compte de ces enjeux ;**
- d'introduire dans le dossier un engagement ferme en faveur des énergies renouvelables.**

D'autres recommandations figurent dans le corps de l'avis.