



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Centre-Val de Loire
sur le projet de réaménagement du site de l'ESCEM
à Tours (37)**

n°2020-2924

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

Le présent projet de réaménagement du site de l'ESCEM relève du régime des projets prévu à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Il doit, à ce titre, faire l'objet d'une évaluation environnementale.

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. L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, le présent avis est rendu par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

En Centre-Val de Loire, cette dernière s'est réunie par visio-conférence le 21 août 2020. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le réaménagement du site de l'ESCEM sur la commune de Tours (37).

Étaient présents et ont délibéré : Christian LE COZ, Philippe de GUIBERT, Isabelle LA JEUNESSE.

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.

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.

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 de réaménagement du site dit de l'ESCEM (École supérieure de commerce et de management) ou encore des « Rives du Petit Cher », à Tours, porté par la communauté de communes Tours Val de Loire, consiste à réaménager complètement le site avec :

- la démolition progressive des quatre bâtiments existants ;
- la construction de nouveaux immeubles (logements, commerces, bureaux).

Ce site se situe au sud-est de la commune de Tours, à quelques centaines de mètres au nord du vaste campus de Grandmont, entre la route de Saint-Avertin au sud et le petit Cher au nord, à environ 500 m de l'autoroute A10 et juste à l'ouest de l'avenue Beethoven et du carrefour de l'Alouette.



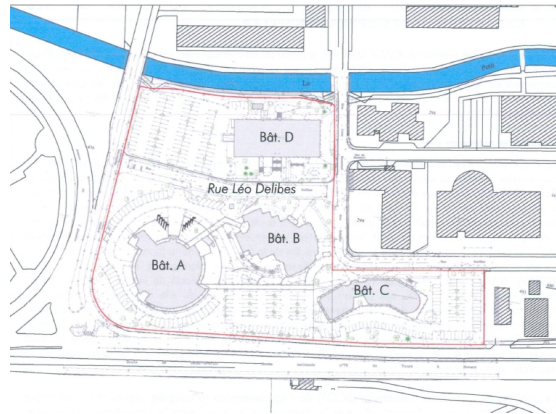
Illustration : Carte de localisation du projet

Source : dossier

La superficie de l'emprise est d'environ 2,4 ha. Le dossier précise que le programme envisagé représente 46 100 m² de surface de plancher (SDP) répartie en onze lots, avec :

- plus de 450 logements pour 22 300 m² de SDP dont 210 logements étudiants ;
- plus de 22 200 m² de bureaux ;
- environ 1 500 m² de commerces en rez-de-chaussée ;
- environ 900 places de parking dont 500 dans un parking silo de cinq niveaux et les 400 restant en sous-sol.

Le site est prévu pour accueillir environ 825 habitants et 800 emplois. Le réaménagement du site sera réalisé en trois tranches sur 6 à 7 ans, les lots 7 et 8, au nord de la future ligne de tramway, étant aménagés en dernier.



*Illustration : Plan actuel du site
Source : dossier*



*Illustration : Plan de l'aménagement du site
Source : dossier*



*Illustration : Maquette de l'aménagement du site, vu depuis le nord
Source : dossier*

Le projet conduira à une densification notable, dans un secteur qui le justifie par sa proximité avec le centre-ville et sa bonne desserte tant en voirie qu'en transport en commun.

III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

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

- les déplacements ainsi que les nuisances associées (qualité de l'air, bruit) ;
- les risques naturels (notamment l'inondation) ;
- la pollution des sols et des bâtiments ;
- la maîtrise de l'énergie et la prévention du changement climatique.

IV. Qualité de l'étude d'impact

IV 1. Qualité de la description du projet

Les pages 233 et suivantes de l'étude d'impact sont dédiées à la description du projet et exposent clairement, de manière concise et à l'aide d'illustrations, le contexte général du projet, les objectifs de l'opération ou encore les caractéristiques du projet retenu et ses enjeux environnementaux.

IV 2. Description de l'état initial

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales attendues.

- **Les déplacements et nuisances associées (qualité de l'air, bruit)**

L'étude d'impact décrit de manière satisfaisante les dessertes du site. Le site des Rives du Cher se trouve en bordure de deux axes routiers très fréquentés :

- la route de Saint-Avertin au sud, 2x2 voies qui relie la RD 910 à Saint-Avertin puis aux autres villes de la vallée du Cher. Elle est empruntée par environ 24 700 véhicules par jour pour les deux sens au droit du site du projet ;
- le carrefour de l'Alouette à l'ouest du projet.

L'accès au site peut se faire par :

- l'avenue Beethoven à l'ouest ;
- les rues Jules Massenet et Schiller à l'est.

Il est desservi par les lignes de bus urbaines 3 et 10 du réseau de l'agglomération de Tours, en bordure sud du projet, ainsi que par la ligne spéciale n°76 dédiée aux scolaires.

La ligne A du tramway de Tours passe à environ 1,5 km au nord-est du site et la ligne de tramway B a vocation à traverser le site en 2024, sachant qu'une station de tramway est programmée au cœur du site.

Un parking relais (P+R Lac) existe également à environ 400 m au nord-ouest du site.

S'agissant des modes de déplacements doux, des itinéraires cyclables ont été aménagés à proximité du site avec des allées en enrobés, ouvertes aux cyclomoteurs le long des berges du petit Cher, des voies apaisées, c'est-à-dire des tronçons partagés avec des modes motorisés à vitesse réduite à 30 km/h le long de l'avenue Beethoven, des rues Léo Delibes, Schiller et Saussure, et des bandes cyclables sur une petite partie des rues Schiller, Saussure, Beethoven et sur le carrefour de l'Alouette à l'ouest du site. De plus, l'itinéraire La Loire à vélo passe à environ 400 m au nord-ouest du site et l'itinéraire Cœur de France à vélo passe à 800 m au nord du site. Quant aux piétons, ils peuvent emprunter les trottoirs le long de toutes les voies, y compris le long de la route de Saint-Avertin et du carrefour de l'Alouette.

Les déplacements autour du projet sont correctement présentés avec la description cartographique du réseau viaire et de son état initial de circulation, présentant des saturations notamment aux heures de pointe.

L'étude d'impact identifie également les principaux enjeux environnementaux du territoire liés aux transports, à savoir l'air et le bruit.

Concernant la qualité de l'air, l'étude d'impact a pris comme référence la qualité de l'air mesurée par la station de Joué-lès-Tours, qui se trouve dans un secteur analogue à celui du site du projet, à savoir une zone urbaine dense de faubourgs avec de grands axes de circulation. Il en résulte que la qualité de l'air est considérée comme dégradée, notamment en ce qui concerne l'ozone et les PM_{2,5}¹. La commune de Tours est identifiée comme zone sensible à la qualité de l'air dans le schéma régional climat air et énergie (SRCAE) de par la forte densité de sa population et la proximité de l'autoroute A10.

Concernant les nuisances sonores, le secteur du projet est exposé aux bruits issus de la circulation routière existante provenant de la proximité de la route de Saint-Avertin et du carrefour de l'Alouette (RD910), mais aussi de la voie ferrée passant à moins de 200 m au nord ouest. L'étude d'impact rappelle que les routes sont classées en catégorie 3 dans l'arrêté préfectoral du 26 janvier 2016 portant révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre dans le département d'Indre-et-Loire et que la voie ferrée est classée en catégorie 2. L'environnement est bruyant de jour comme de nuit, avec des niveaux sonores mesurés entre 52 et 60 dB(A) de jour et entre 38 et 54 dB(A) de nuit.

La densification du site conduit à une exposition de la population qui sera accueillie à une ambiance sonore importante et un air de qualité dégradée (étude d'impact, p. 143 et 153)

- **Les risques naturels**

L'étude d'impact précise bien que le projet de réaménagement du site du projet se situe sur un secteur identifié comme territoire à risque important d'inondation (TRI). Il est couvert par le plan de prévention du risque inondation (PPRi) du Val de Tours-Luynes approuvé le 18 juillet 2016, document valant servitude d'utilité publique. Il est situé en zone d'aléa modéré et fort (CM et CF) du zonage réglementaire du PPRi.

Dans ces deux zones, les constructions nouvelles de logements sont autorisées sous réserve de respecter certaines prescriptions, telles que créer le premier niveau

1 Particules d'un diamètre inférieur à 2,5 µm.

de plancher habitable au-dessus des plus hautes eaux connues (PHEC). Les prescriptions des zonages CM et CF du PPRi sont bien rappelées dans l'état initial (pages 68 à 71) au moyen d'un tableau et de l'extrait du zonage réglementaire issu du PPRi².

Le site est également concerné par l'aléa retrait-gonflement des argiles (RGA), qualifié de moyen au droit du projet et non de faible comme le stipule l'étude d'impact (p 60).

- **La pollution des sols et des bâtiments**

Le site du projet a fait l'objet d'une étude de pollution des sols en 2019. Elle a mis en évidence la présence d'hydrocarbures ainsi que la présence anormale de certains métaux comme l'arsenic, le cadmium et le zinc.

Le site du projet comprend quatre bâtiments datant des années 1980, qui devront être détruits. La démolition des bâtiments existants fera l'objet d'un permis de démolir. Le porteur de projet précise que la déconstruction de ces bâtiments sera réalisée en respectant les dispositions réglementaires concernant la présence d'amiante dans les matériaux. Les étapes du désamiantage sont prévues et listées (page 265 et suivantes de l'étude d'impact).

- **La maîtrise de l'énergie et la prévention du changement climatique**

L'étude d'impact présente (pages 299 et 300) une estimation des besoins énergétiques du projet ainsi que les différentes énergies renouvelables qui pourraient être utilisées dans l'emprise du projet. Sont ainsi rapidement évoquées les possibilités de mettre en place des panneaux photovoltaïques, de la géothermie, de l'aérothermie et la connexion avec le réseau de chaleur existant sur le quartier.

IV 3. Description des principaux effets 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 et nuisances associées**

Le dossier présente les incidences du projet sur les déplacements. Le réseau viaire actuel va être modifié de manière conséquente en raison du présent projet, mais également en raison de l'implantation future du tramway sur le site. Une nouvelle voie publique dénommée « couloir de mobilité » sera ainsi créée sur la partie nord du site. Elle sera ouverte à la circulation automobile et comprendra une piste cyclable et des voies de circulation piétonne.

La rue Schiller sera prolongée par un mail piétonnier de 150 m de long environ et de 14 m de large, avec circulation en sens unique, jusqu'à l'avenue Beethoven, permettant ainsi l'accès aux bâtiments et aux sous-sols situés sur la rive sud du projet.

Le maillage des déplacements piétons sera densifié afin de connecter le site du projet aux autres quartiers comme le quartier des Fontaines ou la promenade des berges du Petit Cher : seront créées deux liaisons piétonnes d'environ 150 m chacune reliant le site du projet au « couloir de mobilité », au mail et à la route de Saint-Avertin.

2 La légende de cet extrait de zonage n'est toutefois pas complète, car elle ne fait pas apparaître la zone CM et sa signification.

Le stationnement a été prévu avec la création de places à la parcelle en sous-sol des immeubles ainsi qu'avec la création d'un parking silo de 500 places (lot 0), au sud-est. Des places spécifiques sécurisées seront dédiées aux vélos dans chaque immeuble et sur un demi-niveau au sein du parking silo.

L'étude de trafic fait déjà apparaître, avant projet, des encombrements aux heures de pointe. La réalisation du projet accentuera cette situation et augmentera les nuisances qui y sont associées. Le porteur de projet prévoit des mesures d'accompagnement comme l'aménagement du carrefour Mozart/Schiller, mais elles ne remédient que partiellement à la situation. Il apparaît donc que le projet risque d'avoir un impact défavorable sur le trafic dans le secteur, impact que les mesures proposées par le porteur de projet ne parviendront pas à contrebalancer.

L'autorité environnementale recommande de proposer de nouvelles mesures afin de réduire l'impact du projet sur les encombrements routiers. Dans l'hypothèse où de telles mesures ne pourraient être mises en œuvre, l'autorité environnementale recommande d'examiner les adaptations qu'il serait nécessaire d'apporter au projet (révision du nombre de logements, reconfiguration des accès...) pour assurer une bonne prise en compte des enjeux de transports et de déplacements.

S'agissant du stationnement, le projet respecte les prescriptions du PLU de Tours (à cinq places près). Il convient toutefois de constater que ni les stationnements pour les personnes à mobilité réduite, ni les emplacements équipés d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques n'ont été évoqués alors que les obligations légales contraignent le maître d'ouvrage à en prévoir un certain pourcentage.

Les circulations douces ont également été appréhendées par le porteur de projet, mais elles n'ont pas été particulièrement mises en avant : ainsi, aucune piste cyclable ou voie verte n'est présentée sur les plans fournis dans l'étude d'impact.

Si des zones de circulation apaisée (zone à 30 km/h) sur lesquelles pourront circuler les cycles, comme sur le mail par exemple, ont bien été évoquées dans l'étude d'impact, un signal fort aurait été de les matérialiser réellement à l'échelle du projet, car elles ont vocation à inciter les habitants à modifier leurs habitudes de déplacement et à diminuer d'autant le nombre de véhicules sur les routes. Mais, cette volonté d'incitation à emprunter les modes alternatifs à la voiture individuelle ne transparaît pas suffisamment dans l'évaluation environnementale.

Le fait qu'une importante partie des logements projetés soient à destination des étudiants devrait toutefois contribuer à limiter également le recours à la voiture individuelle de même que la desserte du site du projet par la future ligne de tramway. La question du covoiturage est, quant à elle, complètement absente des réflexions.

- **La qualité de l'air**

S'agissant de la qualité de l'air, elle est très brièvement décrite. Aucune étude n'a été réalisée afin de déterminer les effets dus au trafic automobile généré par le projet. L'impact du projet sur son environnement a été jugé inexistant par le porteur de projet au regard de l'envergure limitée du projet, de l'absence d'installation susceptible de générer des émissions atmosphériques, du faible niveau de chauffage requis pour les bâtiments du site.

L'étude d'impact ne contient aucune description des effets sanitaires des polluants atmosphériques (principalement émissions liées au gaz d'échappement) et aucune mesure correctrice n'est envisagée. Elle n'a pas évalué l'impact sanitaire lié à

l'exposition d'une population supplémentaire à la pollution atmosphérique arguant du fait que l'envergure limitée du projet n'est pas susceptible d'engendrer un impact notable sur la pollution atmosphérique et qu'ainsi le projet n'aura pas d'incidences significatives sur la santé humaine au travers de la qualité de l'air.

L'autorité environnementale recommande d'analyser l'exposition des futurs habitants et employés sur le projet à la pollution de l'air et de proposer le cas échéant des mesures pour éviter et réduire les risques sanitaires liés à cette exposition.

- **Les nuisances sonores**

Les nuisances sonores proviennent des routes et de la voie ferrée qui créent un environnement qualifié de bruyant dans l'étude d'impact.

Les nuisances sonores générées par le futur projet proviendront des équipements techniques mais surtout de l'accroissement du trafic automobile lié au nouvel aménagement du site, avec un accroissement probable de 3 900 véhicules par jour³ comme le prévoit une étude reproduite en partie seulement dans l'étude d'impact, mais non jointe au dossier. Toutefois, l'accroissement du niveau sonore engendré par le projet serait inférieur à 2 dB(A) et donc considéré, d'après cette étude, comme non significatif dans un quartier déjà très bruyant pour les riverains (page 284 de l'étude d'impact).

Le projet prévoit néanmoins des mesures de réduction et d'évitement telles la limitation de la vitesse de circulation, l'incitation à utiliser les modes de déplacement doux ou les transports en commun, la mise en place d'aménagements paysagers, l'édification de bâtiments hauts le long de la route de Saint-Avertin destinés à former un écran acoustique sur le reste du quartier, la mise en place de protections acoustiques de façade. Toutefois, l'étude d'impact n'indique pas les niveaux de bruit attendus à l'intérieur des logements.

Les aménagements prévus pour réduire les nuisances sonores, notamment la disposition intérieure des logements, étages affectés à l'habitation auraient mérité d'être précisés. Une analyse de solutions alternatives ou complémentaires au projet en vue de limiter les nuisances sonores telles que l'implantation à distance des voies bruyantes, l'aménagement d'écrans acoustiques artificiels ou naturels aurait été bienvenue.

- **Les risques naturels**

Le projet est concerné par le PPRi qui détermine pour les secteurs soumis à l'aléa inondation, un zonage et le règlement applicable dans ce zonage. Le site est concerné par la zone C du PPRi (« zone urbaine dense », en aléa inondation moyen à fort), ce qui correspond à des risques d'inondation avec des hauteurs d'eau pouvant atteindre 0,70 m en bordure sud du site du projet et 2 m au nord. L'étude d'impact rappelle les prescriptions du PPRi applicables pour cette zone et précise simplement que ces dispositions seront respectées par le projet. Elle prévoit des mesures de réduction de l'exposition aux inondations : les logements au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues (PHEC), sous-sols limités à un seul niveau avec possibilité d'en interdire l'accès et possibilité d'évacuation rapide de tous les véhicules en cas d'annonce de crue. Il conviendra toutefois de bien veiller à mettre en place une organisation destinée à la mise en sécurité des

3 Il est à noter une hétérogénéité de présentation des chiffres s'agissant de l'accroissement du nombre de véhicules généré par le projet : 3 900 p 283 et 1 800 véhicules p 316 de l'étude d'impact.

bâtiments comportant des parkings en sous-sol, vulnérables du fait de leur implantation en zone de PPRi.

La présence dans le dossier d'un document graphique superposant les zones d'aléa au regard du risque d'inondation et les aménagements et constructions prévues par le projet aurait permis une meilleure visualisation et compréhension du projet.

- **La pollution des sols et des bâtiments**

L'étude d'impact se contente de rappeler (page 259) qu'une étude de pollution des sols réalisée en 2019 a mis en évidence une pollution aux hydrocarbures ainsi qu'à plusieurs éléments traces métalliques. Elle n'explique pas l'état des pollutions, ni les mesures de dépollution envisagées. Il aurait été attendu une conclusion sur la compatibilité des sols avec les usages projetés.

L'impact du projet en la matière réside dans le risque de dissémination de ces polluants dans l'air et dans l'eau, notamment lors des travaux : celui-ci a bien été appréhendé avec des mesures d'évitement et de réduction qui ont été prévues par le porteur de projet.

Une partie des terres polluées sera exportée vers une installation de traitement agréée. L'étude d'impact reste cependant très laconique en la matière tant sur les volumes concernés que sur le plan de gestion qui sera adopté.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier sur les modalités de gestion qui seront mises en œuvre pour les terres polluées.

- **La maîtrise de l'énergie et la prévention du changement climatique**

L'étude d'impact analyse correctement les potentialités du site mais précise que leur intérêt est limité de par les investissements importants qu'elles nécessitent, et leur rentabilité réduite par les performances intrinsèques des bâtiments labellisés BBC.

Formellement, le dossier présenté ne contient pas d'étude de faisabilité relative aux énergies renouvelables et le porteur de projet ne propose donc pas l'utilisation d'une source d'énergie renouvelable pour les futurs bâtiments à construire sur le site du projet.

L'autorité environnementale recommande au porteur de projet qu'une étude de faisabilité relative aux énergies renouvelables soit produite et ajoutée au dossier d'étude d'impact avec un examen concret des possibilités de recours aux énergies renouvelables afin de limiter les consommations d'énergie. À défaut, elle recommande de raccorder les futurs lots au réseau de chaleur existant.

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

Adaptation du projet au regard de l'environnement, suivi des mesures

Le choix du site du projet est justifié par le porteur de projet par sa localisation privilégiée, à proximité immédiate du vaste campus de Grandmont où se trouvent les facultés de sciences et techniques, pharmacie, neurosciences, une partie de l'IUT de Tours, etc. et d'un centre d'ingénierie d'EDF (centre national d'équipement de production d'électricité, CNEPE) et par sa future desserte par la ligne B du tramway en 2024.

Si un autre scénario de réalisation du projet a été étudié, suite à la modification du tracé de la ligne du tramway (page 326), l'étude d'impact ne présente pas de scénario alternatif en termes de choix d'implantation du site ou même de parti pris d'aménagement du site. La réflexion sur ce choix aurait pourtant mérité d'être abordée eu égard à la situation du site du projet, en zone inondable et dans un secteur où le trafic est déjà fortement congestionné.

L'autorité environnementale rappelle l'obligation réglementaire, résultant de l'article R. 122-20 du code de l'environnement, de présenter dans le rapport environnemental des solutions de substitution raisonnables et les motifs pour lesquels le projet a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement.

L'étude d'impact présente donc le projet de manière satisfaisante, elle est claire et globalement de bonne qualité. Toutefois, certains enjeux attendus sur le site d'implantation du projet ne sont pas ou peu développés dans l'étude comme la pollution de l'air, le risque inondation, la pollution des sols. Un tableau de synthèse récapitule et hiérarchise, pour chaque thème, les enjeux identifiés. Il prévoit également les mesures destinées à compenser ou à réduire les impacts sur l'environnement (ERC) à adopter et en chiffre le coût.

Il prévoit également un suivi des mesures environnementales proposées à moyen et long terme, toutefois ce suivi reste vague, aucun indicateur de suivi n'a été défini et proposé avec des valeurs actuelles et des valeurs à atteindre. Ce suivi devra donc être amélioré.

L'autorité environnementale recommande :

- **de compléter le dossier en apportant des compléments concernant les enjeux pas ou peu développés dans l'étude d'impact, notamment la pollution de l'air, le risque inondation, la pollution des sols ;**
- **de préciser les mesures de suivi environnemental envisagées avec la définition d'indicateurs de suivi et d'objectifs à atteindre.**

Articulation du projet avec les plans programmes concernés

En l'état, le projet n'est pas compatible avec le plan local d'urbanisme (PLU) de Tours et notamment avec l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dite « route de Saint-Avertin » qui prévoit la création d'un mail public le long de la route de Saint-Avertin afin de maintenir la marge de recul bruit (servitude SL11) par rapport à cet axe routier très fréquenté. Or ce recul n'apparaît pas sur les plans du projet et en particulier en ce qui concerne les lots 1, 2 et 3.

De plus, les bâtiments le long de la route de Saint-Avertin ne respectent pas l'affectation au tertiaire affichée dans l'OAP, notamment s'agissant des lots 2 et 4 qui présentent 43 % de logements. En effet, les trois bâtiments accueillant le plus de logements : lot 2 (50 logements étudiants), lot 4 « signal » (70 logements) et lot 5A (170 logements dans la résidence services étudiant), sont aussi ceux qui sont le plus à proximité des routes circulantes et de la voie ferrée.

Le respect de cette OAP devrait contribuer à limiter l'impact sonore sur les autres bâtiments du site qui seront situés derrière les bâtiments tertiaires et qui feront en partie écran.

Enfin, les lots 3 et 4 ne respectent pas la hauteur maximale de 22 m, imposée dans l'OAP, prévoyant respectivement des hauteurs de 27 m et de 34 m.

L'autorité environnementale recommande de modifier le projet afin de le rendre compatible avec les dispositions de l'OAP « route de Saint-Avertin ».

VI. Résumé non technique

L'objectif du résumé non technique, qui est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact, est atteint⁴. Il est correctement illustré, grâce à l'emploi de cartographies et de plans, mais il manque de synthèse. Il présente toutefois les mêmes insuffisances que l'étude d'impact.

VII. Conclusion

L'étude d'impact du projet est dans l'ensemble de bonne qualité. Des développements complémentaires sont cependant attendus en ce qui concerne la pollution du site, le recours aux énergies renouvelables et la compatibilité avec le PLU de Tours. En outre, l'absence de solutions alternatives au projet et de justification de la solution retenue au regard de ses conséquences en matière de vulnérabilité aux inondations est préjudiciable au projet.

L'autorité environnementale recommande en particulier de :

- **modifier le projet afin de le rendre compatible avec les dispositions de l'OAP « route de Saint-Avertin » ;**
- **compléter le dossier sur les modalités de gestion qui seront mises en œuvre pour les terres polluées ;**
- **proposer de nouvelles mesures destinées à réduire l'impact du projet sur les encombrements routiers et dans l'hypothèse où de telles mesures ne pourraient être mises en œuvre, d'examiner les adaptations qu'il serait nécessaire d'apporter au projet ;**
- **joindre l'étude de faisabilité relative aux énergies renouvelables, exigée réglementairement, au dossier d'étude d'impact.**

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

4 Malgré une erreur à la page 32 du RNT relative à la consommation énergétique totale du quartier qui ne peut pas être de 2300 kWh par an.