



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 domaine de Suède sur  
la commune de Tours (37)  
Permis de construire**

n°2020-2955

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

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie le 2 octobre 2020. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de réaménagement du Domaine de Suède à Tours (37).

Étaient présents et ont délibéré : Christian Le COZ, Sylvie BANOUN, Corinne LARRUE, François LEFORT.

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.

Conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article 122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie du dossier de demande d'avis.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement 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.

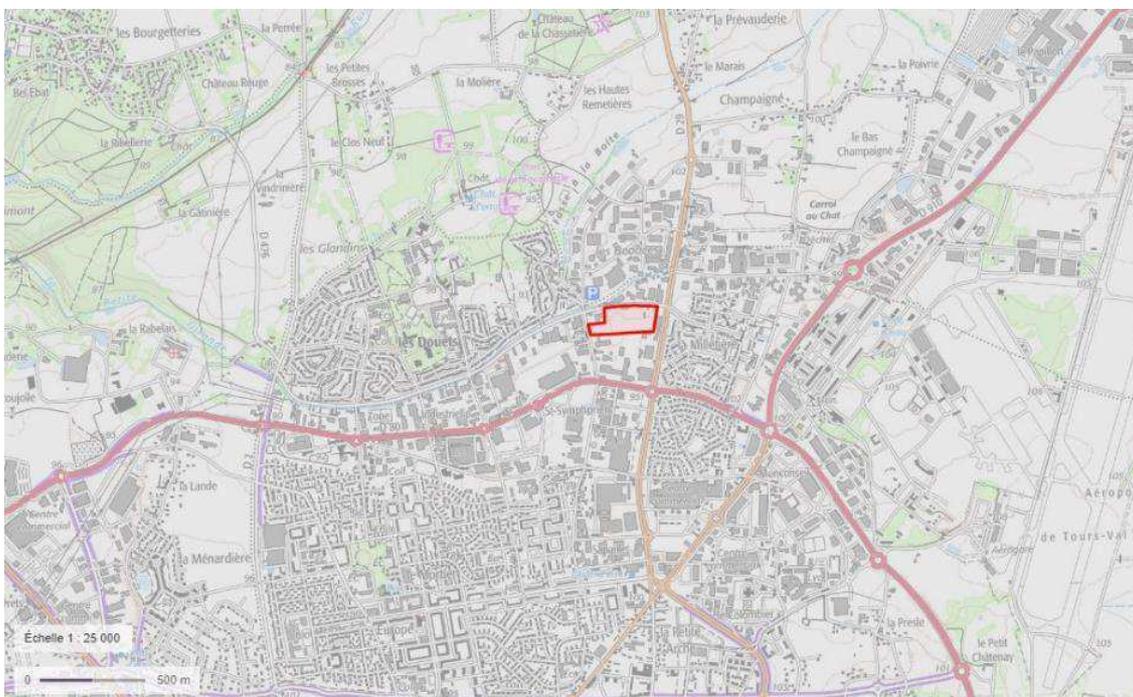
À noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la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

L'opération d'aménagement, objet du présent avis, située dans la partie nord-est de la commune de Tours, s'étend sur environ 3,4 ha et occupe un îlot bordé au nord par la rue de Suède, à l'est par l'avenue Gustave Eiffel, au sud par l'avenue du Danemark et à l'ouest par la rue Baptiste Marcet.



*Illustration 1: carte de localisation du projet*

*Sources : dossier*

Le projet consiste en la réalisation de 393 logements collectifs et individuels et des espaces extérieurs, voiries de desserte et stationnements correspondants.

Le plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Tours, a été approuvé le 20 janvier 2020. Si celui-ci n'a pas prévu d'orientation d'aménagement et de Programmation (OAP) pour cette zone, celle-ci est cependant repérée au sein du rapport de présentation (RP, tome 2, p. 46) comme « l'îlot Gustave Eiffel », un secteur de renouvellement à privilégier.



*Illustration 2: plan d'aménagement du site*

*Sources : dossier*

La répartition des logements prévue dans ce projet est la suivante :

- 180 maisons individuelles (92 maisons de type T3 et 88 de type T4) ;
- quatre immeubles collectifs à l'ouest, le long de la rue Baptiste Marcet, totalisant 48 logements (repères A, B, C, D sur le plan ci-dessus) ;
- cinq immeubles collectifs au centre du projet de 165 logements (repères E, F, G, H et I).

Le projet prévoit également la création de voiries internes dont la principale débouchera sur la rue de Suède ainsi que la réalisation de 412 places de stationnement.

Le projet devra faire l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau pour ce qui concerne les rejets d'eaux pluviales.

### **III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le présent projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas en 2019. La nature du projet et l'environnement d'implantation ont conduit à soumettre le projet à évaluation environnementale (arrêté préfectoral du 12 décembre 2019).

Du fait de la nature du projet, les enjeux environnementaux qui sont développés dans le présent avis concernent :

- la pollution des sols ;
- le transport et les nuisances associées ;
- la qualité de l'air.

## IV. Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement par le projet

### IV 1. Pollution des sols

Un premier diagnostic de pollution des sols avait été effectué en 2009. Celui-ci ne faisait état d'aucune contamination des sols au droit du site. Cependant, aucun sondage n'avait été réalisé au niveau de l'ancienne chaufferie ni au voisinage du transformateur électrique. Des investigations complémentaires ont alors été menées et sont présentées en annexe 4 de l'étude d'impact. Quatre sondages de 0,60 m à 0,80 m ont été effectués et aucun constat de pollution n'a été relevé.

Du point de vue de la contamination des sols, le porteur de projet apporte donc les éléments nécessaires pour assurer la compatibilité du site avec un usage de type habitation.

### IV 2. Transport et nuisances associées

Le projet mise sur un développement des modes actifs en substitution de la voiture. Les seules pistes cyclables présentes à proximité se trouvent sur la chaussée de la rue de Suède et de l'avenue Gustave Eiffel. Cette implantation rend complexe un développement conséquent de la part cyclable sur le projet.

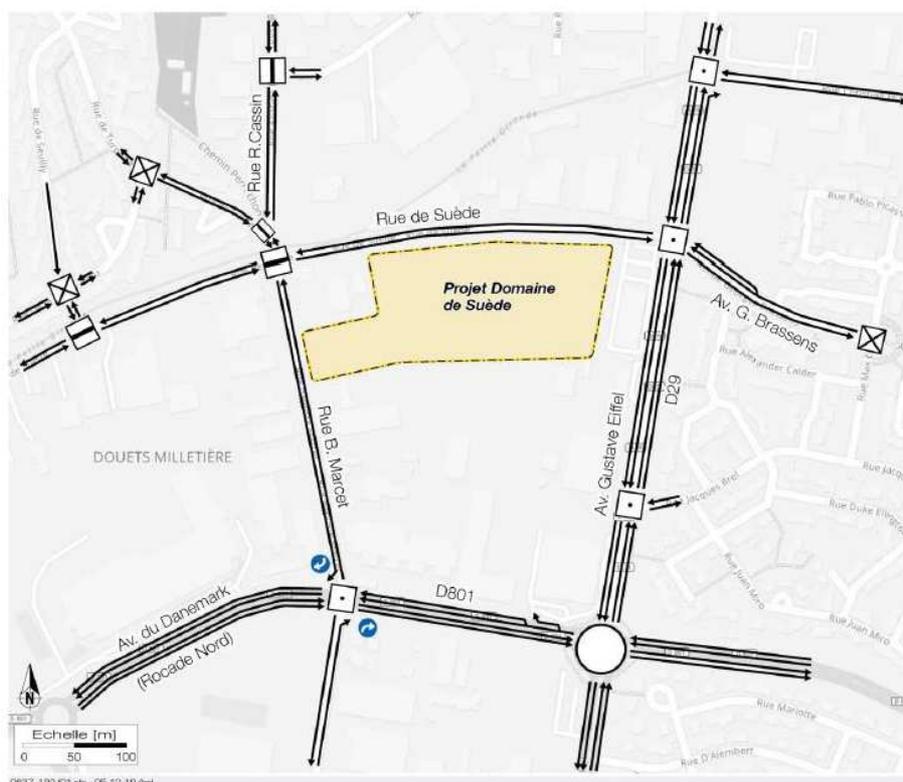


Illustration 3: Organisation des voiries actuelles autour du projet

Sources : dossier

Le dossier propose une analyse de la trame viaire entourant le projet à partir de données de trafics datant de 2013 à 2018. Une étude de trafic spécifique a été réalisée en début d'année 2020. Le carrefour Eiffel – Suède apparaît déjà saturé en heure de pointe du matin. Le carrefour Suède – Cassin fait également apparaître des difficultés de circulation pour les usagers des rues Cassin et Marcet, non prioritaires par rapport à la rue de Suède. Le futur « tourne-à-gauche » depuis la rue de Suède vers l'entrée nord du projet est identifié comme potentiellement problématique, bien que la gêne soit évaluée comme faible. Les enjeux en termes de trafic sont globalement identifiés comme modérés à forts.

Afin d'évaluer l'impact du projet, le dossier fait la comparaison entre les situations avec et sans projet.

L'impact du projet sur le trafic routier du secteur est évalué avec des hypothèses bien explicitées. Toutefois, l'autorité environnementale constate que la proportion de 70 % de déplacements motorisés en heure de pointe utilisée pour les calculs n'est pas justifiée. Le projet est basé sur une hypothèse d'augmentation de 5 % du trafic sur le carrefour Suède – Eiffel, déjà saturé en heure de pointe du matin. Cette augmentation semble faible au vu de l'apport en population du projet et aucune solution n'est avancée pour résoudre la situation à cet endroit.

Afin de réduire les problèmes de circulation identifiés dans l'état initial, des solutions sont suggérées : la création d'un giratoire au carrefour Suède – Cassin et le développement de la voirie pour créer une nouvelle sortie au sud du projet. Néanmoins, ces propositions impliquant la collectivité en tant que gestionnaire de voirie s'inscrivent sur le long terme.

#### **L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier par :**

- **la justification des hypothèses retenues pour l'étude de trafic ;**
- **une modélisation des incidences en fonction des différentes hypothèses.**

En ce qui concerne la phase chantier, le dossier prend bien en compte la présence de cumul d'impacts avec les autres réalisations situées à proximité. Il est bien prévu la mise en place d'un plan de circulation et de stationnement, le nettoyage des voiries et une communication auprès des riverains. Ces actions devraient permettre de réduire l'impact sur la circulation durant les travaux.

En ce qui concerne les nuisances sonores, le document (Étude d'impact, p. 88-89) fait référence à des arrêtés de classement sonore des infrastructures de transport terrestre datant de 1996 et 2002 pour justifier que le projet n'est concerné que par une bande de 30 mètres de part et d'autre de l'avenue Gustave Eiffel, ce qui correspond à la marge dans sa partie est. Une cartographie de cette classification est évoquée mais n'est pas jointe au document. Or, le dernier arrêté de classement sonore des infrastructures de transport terrestre, datant du 26 janvier 2016, classe l'avenue Gustave Eiffel en catégorie 3<sup>1</sup> à partir de la rue du Danemark en direction du nord, ce qui porte le périmètre concerné à 100 mètres de part et d'autre de l'avenue. En partie est, le projet sera donc soumis à des exigences supérieures de

1 Les infrastructures de transports terrestres sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. À chaque catégorie est associé un secteur de bruit dans lequel des prescriptions d'isolement acoustiques sont à respecter.

réduction de l'exposition aux nuisances sonores liées à cet axe, ce qui n'apparaît pas dans le dossier.

Il est également fait mention dans le document des cartes de bruit stratégiques réalisées en 2011 sur l'agglomération tourangelle, ce qui correspond à leur première échéance. Or, deux nouvelles échéances de ces cartographies ont été publiées depuis, la dernière datant de février 2018. Enfin, aucune étude acoustique ne semble avoir été spécifiquement menée dans le cadre du projet, qui identifie le bruit comme un enjeu modéré.

Le dossier indique que les nuisances sonores seront atténuées par la limitation des vitesses de circulation sur le site ainsi que par l'usage des modes actifs. L'isolation acoustique des logements « soumis aux niveaux sonores de l'espace extérieur » résulte de l'application de la réglementation et ne constitue pas une mesure ERC. Une analyse comparative du niveau de bruit que subiront les futurs résidents avec les valeurs guide définies par l'organisation mondiale de la santé (OMS) aurait permis d'évaluer la pertinence des mesures envisagées.

#### **L'autorité environnementale recommande :**

- **d'actualiser la partie relative aux nuisances sonores pour lesquelles les derniers textes réglementaires en date doivent être pris en compte ;**
- **de réaliser une étude acoustique et comparer le niveau de bruit que subiront les futurs résidents avec les valeurs guides définies par l'organisation mondiale de la santé (OMS).**

#### ***IV 3. Qualité de l'air***

Le document (Étude d'impact, p. 75) identifie bien que la commune de Tours est classée comme zone sensible à la qualité de l'air d'après le SRCAE<sup>2</sup> de 2012 et qu'elle est concernée par le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération tourangelle. La qualité de l'air est jugée bonne, mais cette affirmation semble s'appuyer sur des valeurs anciennes datant de 2010. L'enjeu lié à la qualité de l'air est jugé modéré par le dossier. Du fait des incidences sur la santé humaine cet enjeu aurait dû être qualifié de fort.

Le projet se situe dans un tissu industriel assez dense. Le dossier mentionne (Étude d'impact, p. 137) la présence de six installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) situées à moins de 500 mètres du secteur. Le porteur de projet ne tire aucune conclusion vis-à-vis de l'impact sur la future population sur le site.

#### **L'autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact de la présence du tissu industriel à proximité du projet sur les futurs habitants du secteur.**

En phase travaux, diverses mesures sont prises pour préserver la qualité de l'air du secteur, comme la rationalisation des livraisons et des transports, l'entretien des voies de circulation ou le respect des normes réglementaires, ce dernier point étant obligatoire et ne constituant pas une mesure « éviter, réduire, compenser » (ERC) en soi. La mise en place de protections temporaires, d'un plan de chantier adapté et

2 Schéma régional du climat air énergie ; annexé au Sraddet (schéma régional d'aménagement, de développement durable, et d'égalité des territoires).

d'une boîte aux lettres de doléances devraient permettre d'atténuer les nuisances sonores.

Pour la phase d'exploitation, un « Volet air-santé » est présenté en annexe. Néanmoins, le nombre d'habitants concernés par un indice population-pollution (IPP<sup>3</sup>) élevé n'y semble pas indiqué. Le cumul d'impacts avec les autres projets à proximité est jugé comme faible pour cette rubrique, ce qui semble pertinent.

#### IV 4. Solutions alternatives et justification des choix

Le choix du secteur du projet est dû à la volonté de requalifier les anciennes friches industrielles au nord de la ville. Le projet se situe dans un milieu déjà fortement urbanisé, en lieu et place des anciens abattoirs communaux qui ont été démolis.

Le porteur justifie également le choix du site par la présence de nombreux équipements publics à proximité, notamment dans les domaines de l'enseignement et des équipements sportifs.

Le dossier ne fait pas ressortir les différents partis d'aménagement qui ont existé dans les phases amont du projet. L'aménagement retenu est justifié principalement d'un point de vue architectural et paysager au travers de trois idées fortes :

- « l'installation d'une trame paysagère dominant ;
- mettre cette trame paysagère au service des usages des habitants de la résidence du domaine de Suède ;
- la volonté de renouer avec une architecture de "toit penté" . »

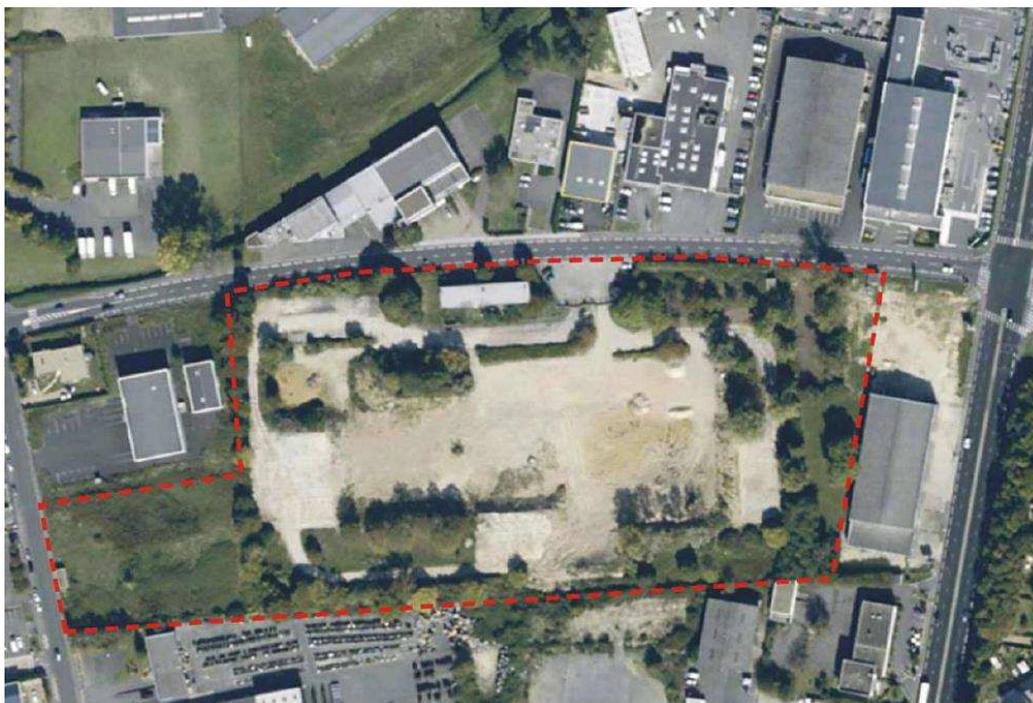


Illustration 4: site du projet après démolition des abattoirs

Sources : dossier

- 3 Indicateur qui représente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique due au projet routier et aux voies affectées par celui-ci. L'IPP est le résultat du croisement des concentrations des polluants retenus et des populations exposées sur la zone d'étude.



**L'autorité environnementale recommande d'approfondir les potentialités d'exploitation des énergies renouvelables au sein du projet.**

## **VI. Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair, correctement illustré et permet une bonne compréhension du projet. Il comporte une hiérarchisation des enjeux qui permet au lecteur de s'approprier facilement les sensibilités du secteur. Il retranscrit correctement l'état initial ainsi que les mesures de la séquence éviter-réduire-compenser prévues par le projet. Sa présence dans un document séparé contribue à sa bonne visibilité au sein du dossier. Il devra être amendé pour prendre en compte les recommandations du présent avis.

## **VII. Conclusion**

Le dossier identifie correctement les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet pour la plupart des enjeux environnementaux identifiés. Les mesures visant à réduire et compenser les incidences du projet sont proportionnées et cohérentes avec l'analyse des enjeux environnementaux. Toutefois, le dossier présenté n'apporte pas d'éléments de réponse à l'ensemble des enjeux ayant initialement motivé la soumission à évaluation environnementale. En particulier, aucune étude acoustique ou analyse du potentiel en énergie renouvelable ne sont fournies.

**L'autorité environnementale recommande principalement :**

- **d'actualiser la partie relative aux nuisances sonores pour lesquelles les derniers textes réglementaires en date doivent être pris en compte ;**
- **d'évaluer l'impact de la présence du tissu industriel à proximité du projet sur les futurs habitants du secteur ;**
- **d'approfondir les potentialités d'exploitation des énergies renouvelables au sein du projet.**

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