



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 requalification d'un ancien site industriel
en quartier à dominante habitat « Eiffel » sur la
commune de Tours (37)
Permis de construire**

n°2020-2960

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 requalification d'un ancien site industriel en quartier à dominante habitat « Eiffel » 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

Le projet d'aménagement, objet du présent avis, est prévu sur un site industriel qui sera converti en un quartier à vocation d'habitat qui s'étend sur 5,3 ha. Le site est localisé entre l'avenue Gustave Eiffel et la rue Baptiste Marcet au nord de la ville de Tours. Ce projet comporte environ 500 logements comprenant notamment des équipements adaptés à des populations spécifiques (résidence senior, crèche...). Le projet doit permettre l'accueil d'une population estimée à 900 nouveaux habitants (étude d'impact p.328).

Le plan local d'urbanisme de Tours, dont la dernière révision a été approuvée le 20 janvier 2020, comporte une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Luxembourg/Sapaillet » dans laquelle est inclus le projet du quartier Eiffel.

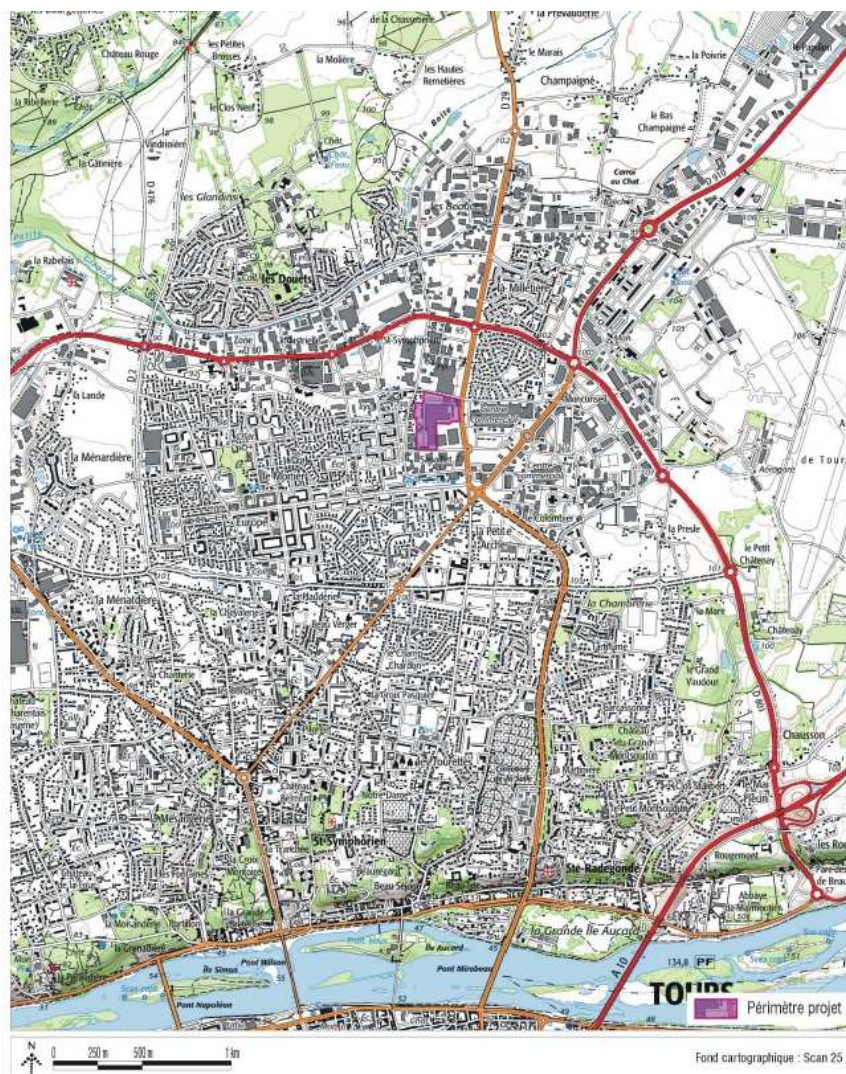


Figure 1 : Localisation du site (Source : Étude d'impact)



Figure 2 : Occupation actuelle du site (Source : Étude d'impact)

Le site est actuellement occupé par des bâtiments à vocation industrielle, administrative et de stockage, mais présente également une proportion importante d'espaces ouverts comme des espaces verts ou des aires des stationnements. Le secteur est inclus dans le corridor du tramway et à proximité des grands axes de circulation ainsi que de la zone commerciale de la Petite Arche, ce qui en fait un site à attractif.

L'ensemble du projet d'habitat est constitué de neuf îlots, composés de différentes typologies d'habitats et des équipements associés :

- des logements collectifs et intermédiaires, des maisons individuelles ;
- une résidence senior, une résidence universitaire et une résidence destinée aux jeunes actifs ;
- des bâtiments destinés à accueillir des activités spécifiques : une crèche, une maison médicale et des bureaux ;
- des espaces verts.

Deux voiries principales seront créées pour desservir les îlots, ainsi que des cheminements destinés aux modes actifs, et quelques aires de stationnement.



Figure 3 : Aménagement prévisionnel du quartier (Source : Étude d'impact)

III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le présent projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas en juin 2019. La nature du projet et l'environnement d'implantation ont conduit à soumettre le projet à l'évaluation environnementale (arrêté préfectoral du 12 septembre 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 (qualité de l'air, bruit) ;
- la biodiversité.

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

IV 1. Pollution des sols

L'ancien site industriel de GELCO Design occupe en partie le secteur du projet, sur la totalité de la parcelle section B n°203 pour une surface d'environ 52 000 m². L'entreprise GELCO Design a déposé un dossier de cessation d'activité au titre des ICPE le 14 janvier 2020. La cessation d'activité concerne la totalité du site et est demandée pour un usage futur industriel. Le dossier mentionne les mesures de dépollution préconisées sur les parcelles du projet par le bureau d'étude (p.52), mais laisse à penser qu'elles ont été définies pour un usage industriel et il ne démontre pas la compatibilité avec l'usage futur d'habitat.

L'autorité environnementale s'interroge sur la compatibilité du site avec sa transformation en quartier résidentiel.

Un diagnostic de pollution des sols a été réalisé entre octobre 2018 et septembre 2019. Une cartographie recense l'ensemble des sondages réalisés sur le site (figure 8, p.54) et permet d'identifier deux principales zones d'impact : au niveau de l'atelier de charge et de l'ancienne rétention de produits chimiques. Le diagnostic a mis en évidence la présence d'hydrocarbures, de fluorures, de phtalates sur différentes zones du site (p.51). Le dossier reprend les conclusions de l'étude SEREA qui montre la présence de « risques pour les futurs usagers du site par inhalation de substances volatiles à l'intérieur des habitations, par la consommation de végétaux auto-produits, par contact [...], par consommation d'eau [...] » (p.52). Ces informations importantes pour les futurs usagers conduisent l'autorité environnementale à considérer que l'étude devrait être annexée au dossier.

L'autorité environnementale recommande de joindre à l'étude d'impact l'ensemble des pièces de l'étude de pollution des sols réalisée (et notamment les rapports contenant les analyses et les recommandations spécifiques permettant de dépolluer le site).

Le porteur de projet a identifié les mesures nécessaires pour la gestion de la dépollution des sols et l'extraction des terres contaminées. Toutefois, ces dispositions mériteraient d'être davantage présentées dans le phasage du projet.

Le phasage des travaux ne mentionne pas les modalités de dépollution des sols, celle-ci constituant une des premières opérations à réaliser sur le site, afin d'assurer sa compatibilité avec l'usage résidentiel prévu, qui plus est lorsqu'il est destiné à des populations sensibles (seniors, enfants en bas âge...).

L'autorité environnementale recommande de démontrer que les mesures de dépollution envisagées sont suffisantes pour un projet de construction de logements notamment pour des publics sensibles.

IV 2. Transport et nuisances associées

La desserte en transport en commun du quartier est bien étudiée et identifie notamment la facilité d'accès au tramway et au réseau de bus depuis le futur quartier. L'OAP dont le projet fait l'objet dans le PLU de Tours vise au déploiement des cheminements actifs dans le secteur, notamment en direction du centre commercial et de la station de tramway située plus au sud.

En matière de trafic automobile, l'état initial s'appuie sur une étude de trafic et de circulation annexée à l'étude d'impact, dont les données datent de 2018 et 2019. Ces études concluent à une circulation fluide dans le secteur, avec des réserves de capacité relativement importantes (supérieures à 30 %) au niveau des carrefours (p.218), permettant d'accueillir la hausse de trafic induite par le projet. Toutefois, l'étude de trafic ne présente pas les niveaux maximum de congestion et ne permet pas de bien qualifier la fluidité du trafic. Par ailleurs, il serait opportun d'ajouter une analyse du trafic lors de l'heure de pointe du samedi, qui pourrait être influencée par l'attractivité du centre commercial situé en face du projet.

L'autorité environnementale recommande donc de préciser les niveaux de congestion en heure de pointe y compris le samedi, compte tenu de la présence du centre commercial à proximité afin d'évaluer l'impact du projet.

Bien que des aires de stationnement soient prévues dans le projet, le détail du nombre de places aménagées ou de la surface dédiée à cet usage n'est pas présenté.

L'autorité environnementale recommande de préciser le projet concernant les aménagements de stationnement automobile et sa limitation.

Les différentes incidences en phase travaux sont bien identifiées et seront minimisées par la mise en place d'une signalisation adaptée, couplée à une information à destination des riverains du secteur et au nettoyage des voies si besoin.

- *Qualité de l'air*

La métropole de Tours est identifiée comme zone sensible à la qualité de l'air par le SRCAE¹ de 2012 et est couverte par un plan de protection de l'atmosphère (PPA) depuis 2006. La qualité de l'air est estimée comme bonne par extrapolation des valeurs globales connues sur la commune. Ce sont les axes routiers qui sont identifiés comme principaux émetteurs (d'oxyde d'azote notamment).

L'étude relative à l'impact du projet sur la qualité de l'air est complète et présente notamment une comparaison de l'évolution de ce paramètre avec ou sans le projet (au fil de l'eau). Les émissions supplémentaires dans l'atmosphère dues au projet sont présentées en annexe (augmentation des émissions de 8 % des particules en suspension ; et 5 à 6 % pour de nombreux autres paramètres : CO₂, NO_x...). L'étude d'impact qualifie cette incidence de négligeable. Ces paramètres invalident cette conclusion.

- *Nuisances sonores*

L'étude d'impact fait référence à l'arrêté de classement sonore des infrastructures de transport terrestre du 26 janvier 2016 qui classe l'avenue Gustave Eiffel en catégorie 4² au droit du site étudié. La bande réglementaire de 30 m de part et d'autre de l'axe routier qui en résulte inclut donc la bordure est du projet.

La méthodologie utilisée pour la réalisation de l'étude acoustique sur le site en janvier 2020 est clairement exposée et prend en compte le cumul du projet avec celui des Hauts de Sainte Radegonde situé à quelques centaines de mètres au sud-est. L'influence de l'autre projet sur les nuisances sonores est jugée négligeable et l'étude acoustique conclut à un paysage acoustique de type urbain, marqué par des bruits de trafic et des bruits résiduels.

En termes de nuisances sonores, l'impact du projet est jugé non significatif malgré leur augmentation. Le porteur de projet envisage de respecter les valeurs guides de l'OMS sur l'exposition au bruit ambiant. Pour cela, il est prévu d'isoler les bâtiments en conformité avec les dispositions prévues par la réglementation et d'étudier des aménagements sur les axes routiers environnants comme la réduction de la vitesse des automobiles, le choix des revêtements, la végétalisation du site...

Les hypothèses d'évaluation de l'impact du projet ainsi que les différents scénarios sont globalement bien explicités et étudiés. L'apaisement des circulations et l'incitation à l'usage des modes actifs devraient permettre de réduire l'impact du projet, qui s'inscrit déjà dans un environnement urbain et bruyant.

IV 3. Biodiversité

Le projet se situe dans un milieu très urbanisé, mais lors des inventaires réalisés entre juin et décembre 2019, deux stations de Spiranthe d'automne ont été mises en évidence sur les pelouses du site. Cette espèce végétale est protégée et classée comme « en danger » sur la liste rouge des espèces menacées en région Centre-Val-de-Loire. L'état initial identifie correctement les stations, grâce à la cartographie présentée, ainsi que les procédures réglementaires à suivre.

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

IV 4. Solutions alternatives et justification des choix

L'autorité environnementale constate qu'aucune solution alternative n'est présentée dans le dossier (p.356) bien que cela soit requis dans toutes les études d'impact, (article L.122-3 du code de l'environnement). Cette absence est justifiée dans l'étude d'impact par un respect des Orientations d'aménagement et de Programmation (OAP) du PLU pour ce secteur, ce qui ne constitue nullement un argument. Il est nécessaire de présenter les versions historiques du projet, et la justification des choix d'aménagement. Il s'agit notamment d'argumenter la localisation des équipements destinés à un public sensible (crèche, résidence senior) par rapport aux zones identifiées comme polluées ou impactées par les nuisances liées aux axes de transport.

L'autorité environnementale recommande de procéder à une étude des variantes envisagées pour le projet et ses contenus, et de justifier précisément au travers de leur analyse les choix d'aménagement du projet.

V. Insertion du projet dans son environnement et modalités de suivi

Articulation avec le plan local d'urbanisme de Tours

Le site s'inscrit en zone UM du règlement du PLU correspondant à une « zone urbaine mixte à dominante d'habitat », à l'image de la majorité des sites de renouvellement urbain. Il est donc compatible avec le plan local d'urbanisme de la ville de Tours.

Cumul d'incidences avec les projets alentours

L'étude d'impact évoque (p.349) le projet d'aménagement sur le site des « Hauts de Sainte Radegonde » localisé au sud-est du quartier Eiffel, qui peut être de nature à provoquer des effets cumulés. Ces effets cumulés semblent partiellement étudiés (le projet des Hauts de Sainte Radegonde est pris en compte pour les nuisances sonores uniquement). Par contre, le projet du Domaine de Suède, pourtant localisé à seulement 700 m au nord du site, et dont les travaux seront réalisés en parallèle, n'est pas du tout évoqué dans le dossier.

L'autorité environnementale recommande de compléter et/ou de revoir les éléments constitutifs de l'étude d'impact afin de prendre en compte dans l'étude des incidences cumulées l'ensemble des projets pertinents et notamment le projet de quartier d'habitation rue de Suède.

Développement des énergies renouvelables

Conformément au décret n°2019-474 du 21 mai 2019 du code de l'urbanisme, le potentiel développement des énergies renouvelables sur le projet est étudié (p.79), notamment l'énergie éolienne, solaire, géothermique et la biomasse.

Bien que l'état initial démontre les potentialités de développement des énergies renouvelables sur le secteur, notamment pour l'énergie solaire, aucun dispositif d'exploitation de cette ressource n'est prévu (à l'exception de la mention de pose de panneaux photovoltaïques sur l'îlot n°1).

Les autres alternatives comme la géothermie, le petit éolien ou la biomasse ne sont même pas envisagées.

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

Mesures de suivi

Le dossier mentionne bien des mesures de suivi environnemental (p.358) à la fois pendant la phase travaux et à la fin de celle-ci mais aussi 5 ans après la fin des travaux pour établir un retour d'expérience. Toutefois, aucun indicateur ou objectif chiffré n'est présenté, ce qui ne permet pas de s'assurer de la qualité de ces mesures de suivi ni de leur effectivité pendant toute la durée 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. Il devra être amendé pour prendre en compte les recommandations du présent avis.

VII. Conclusion

L'étude d'impact relative au projet de reconversion du site industriel en quartier d'habitat est proportionnée aux enjeux. Le dossier est accompagné d'illustrations de bonne qualité, permettant au lecteur de bien appréhender les aménagements prévus et leurs impacts. Le projet d'aménagement entre bien dans une dynamique d'optimisation foncière de ce secteur à forte valeur urbaine en encourageant la densification de l'habitat, l'usage des mobilités durable et l'insertion de végétation en ville.

Cependant, l'enjeu majeur du projet relatif à la pollution des sols est insuffisamment traité au vu du passé industriel du site. Les modalités de remise en état du secteur doivent être plus détaillées pour assurer sa compatibilité avec l'usage résidentiel du projet. Ces manques sont d'autant plus regrettables que cet enjeu avait motivé la soumission à évaluation environnementale du projet.

L'autorité environnementale recommande principalement de :

- **démontrer que les mesures de dépollution envisagées sont suffisantes pour un projet de construction de logements notamment pour des publics sensibles ;**
- **compléter et/ou de revoir les éléments constitutifs de l'étude d'impact afin de prendre en compte dans l'étude des incidences cumulées l'ensemble des projets pertinents et notamment le projet de quartier d'habitation rue de Suède ;**
- **d'approfondir les potentialités d'exploitation des énergies renouvelables au sein du projet.**

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