



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale
d'autorité environnementale
Centre-Val de Loire
sur la reconversion de l'ancien site Renault – TRW
sur la commune de Saint-Jean-de-la-Ruelle (45)**

n°2021-3126

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Centre-Val de Loire s'est réunie par visio-conférence le 19 mars 2021. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la reconversion de l'ancien site Renault – TRW sur la commune de Saint-Jean-de-la-Ruelle (45), déposé par la société « NS Saint-Jean-de-la-Ruelle ».

Étaient présents et ont délibéré : Sylvie BANOUN, Corinne LARRUE et 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.

Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours émises au regard des enjeux et compte tenu des éléments présentés dans le dossier tel qu'il a été transmis par le porteur de projet. Cette précision vaut pour l'ensemble du document et ne sera pas reprise à chaque fois qu'une telle appréciation apparaîtra dans le corps de l'avis.

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.

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.

I. Contexte et présentation du projet

La société « NS Saint-Jean-de-la-Ruelle » a pour projet de développer une programmation mixte à dominante résidentielle au sud-est de la commune de Saint-Jean-de-la-Ruelle, dans le Loiret.

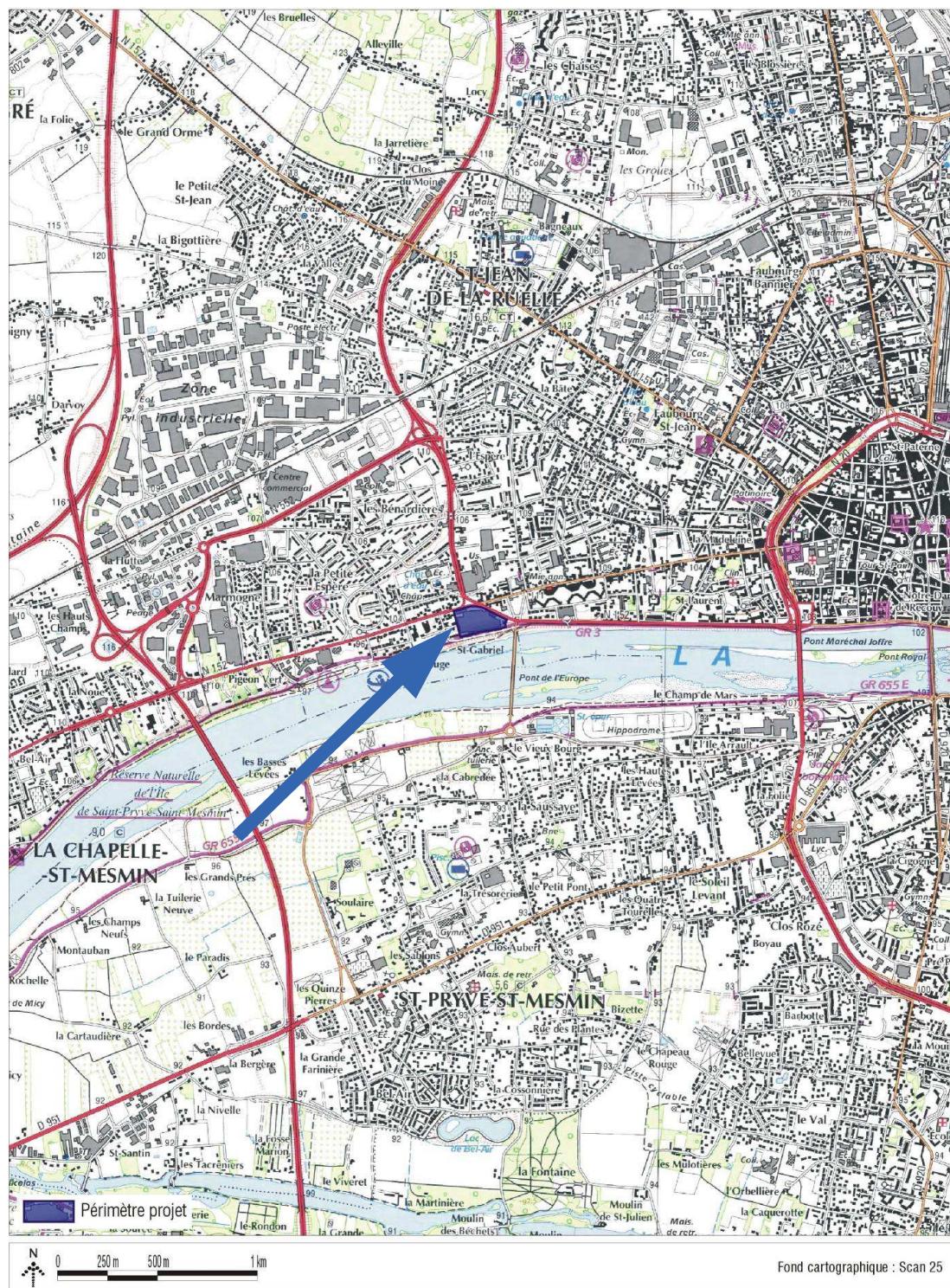


Illustration 1 : Localisation du site (Source : Étude d'impact, page 10)

AVIS N° 2021-3126 du 19 mars 2021

Mission régionale d'autorité environnementale Centre-Val de Loire

Le projet s'implante sur l'ancien site Renault – TRW, où les activités ont cessé en 2008 et actuellement en friche. Situés en bord de Loire, au débouché du pont de l'Europe et de la tangentielle nord, et en limite de la commune d'Orléans, les terrains sont donc libres de toute activité et les anciens bâtiments ont été démolis.

D'une superficie totale d'environ 2,84 ha, le projet prévoit une programmation mixte d'une surface de plancher totale de 26 673 m², organisée en six lots et 14 bâtiments en R+2 et R+3 au nord comprenant :

- 385 logements ;
- un hôtel d'une centaine de chambres ;
- quatre surfaces commerciales en pied d'immeuble dont un restaurant ;
- 30 % des espaces publics en espaces verts.

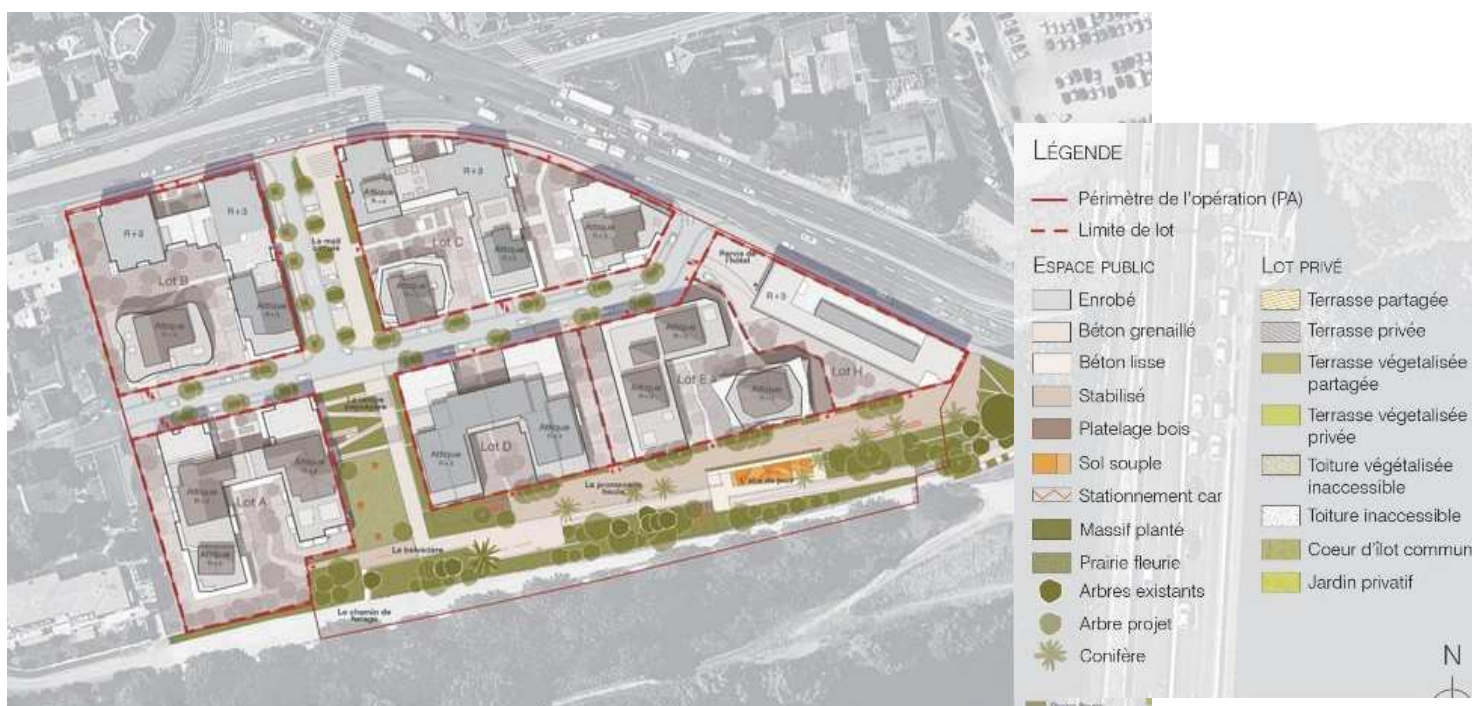


Illustration 2 : Plan masse du projet (Source : Étude d'impact, page 38)

II. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet a été soumis à évaluation environnementale suite à une décision du 12 décembre 2019 du préfet de région dans le cadre d'un examen au cas par cas. Cette décision est motivée par la présence de pollutions dans les sols, un trafic routier et les nuisances associées (bruit, émissions de polluants, etc.) conséquents et un enjeu paysager fort.

Ces trois enjeux, considérés comme étant les plus forts, font l'objet d'un développement dans la suite du présent avis.

III. Qualité de l'étude d'impact

IV 1. Qualité de la description du projet

Le chapitre 4 de l'étude d'impact s'attache à la description de la programmation (page 220 et suivantes) : le contexte du site, sa localisation au sein de la métropole Orléanaise, son histoire industrielle y sont correctement présentés.

La description du projet est de bonne qualité. Le programme y est exposé, de même que l'objet de l'aménagement (habitat, hôtellerie, commerces et restauration). Elle précise également les principales caractéristiques retenues comme le nombre de logements à créer ou encore le dimensionnement de chaque lot. Les informations relatives aux voies d'accès et de circulation (automobiles, piétonnes et cyclables), aux transports en commun et aux stationnements (automobiles et vélos) y sont bien précisées. Au sein du site, deux voies de circulation à double sens seront aménagées en jonction sur la voirie existante au niveau de trois points d'accès. L'ensemble de ces éléments sont utilement restitués sous la forme de plans, cartographies, photographies, coupes, etc.

Enfin, le phasage de l'opération est détaillé : le projet, qui se fera sur trois tranches, débutera par une phase de travaux préalables en juillet 2021 et devrait être achevé en 2025.

IV 2 . Description de l'état initial

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

La pollution des sols

Le dossier dresse un état de la pollution des sols dans l'emprise du projet (étude d'impact page 59 et suivantes). Il rappelle que le site est recensé dans la base de données sur les sites et sols pollués (Basol¹) et qu'il fait l'objet de restrictions d'usage et de servitudes². Le dossier revient également sur les différentes études de sols menées sur ces anciens terrains Renault – TRW.

L'étude d'impact est accompagnée d'un plan de gestion réalisé en 2020. Ce plan présente un inventaire exhaustif des pollutions diagnostiquées pour chacun des milieux (sols, gaz des sols, eaux souterraines). Cet inventaire inclut les natures et familles de composés présents ainsi que des données quantitatives sur les concentrations mesurées. Concernant les sols, le plan de gestion contient une cartographie détaillée localisant les pollutions et renseignant leur teneur. Les investigations réalisées sur les sols ont permis de mettre en évidence la présence d'hydrocarbures, des teneurs en COHV³, des HAP⁴ et des traces de PCB⁵ dans les remblais (plan de gestion, page 62 et suivantes).

-
- 1 Basol : base de données sur les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.
 - 2 Arrêté préfectoral du 6 mai 2013 instituant des servitudes d'utilité publique (et notamment art. 2 : « [...] les couvertures présentes [...] doivent être maintenues [...] tous travaux sont interdits sans étude préalable définissant la gestion des terres excavées polluées [...] », art. 3 : « [...] il est interdit d'utiliser les eaux souterraines au droit du site [...] »).
 - 3 Composé organo-halogéné volatil : hydrocarbures chlorés, bromés ou fluorés de faible masse moléculaire (moins de 3 atomes de carbone).
 - 4 Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques : une série d'hydrocarbures dont les atomes de carbone sont disposés en anneaux fermés (benzénique) unis les uns aux autres sous forme de groupes.
 - 5 Polychlorobiphényles, très souvent utilisés par le passé comme isolants électriques presque ininflammables.

Les transports et déplacements et nuisances associées

L'étude d'impact aborde de manière satisfaisante les infrastructures routières et les déplacements dans l'aire d'étude du projet (page 188 et suivantes). Elle présente les possibilités d'accès au périmètre du projet par les différents moyens de transport (réseau routier, vélo, transports en commun, réseau piéton), les possibilités de stationnement et des obstacles à l'usage de ces modes de transport (discontinuités cyclables importantes, carences d'aménagement piétons). Elle présente également des cartographies adaptées pour chacun de ces moyens de déplacement.

Le dossier met en évidence le fait que le site du projet se situe au droit d'infrastructures fortement circulées et en subit directement les nuisances associées (RD2152/Avenue Georges Clemenceau, Tangentielle, rue du Faubourg Madeleine, pont de l'Europe). Elle signale, à partir d'une étude de circulation (non jointe en annexe), que ce réseau est très fréquenté avec un trafic journalier de 34 000 véhicules sur l'avenue Clemenceau entre la tête nord du pont de l'Europe et la place Paul Bert et entre 4 000 et 5 000 véhicules sur la rue du Faubourg Madeleine.

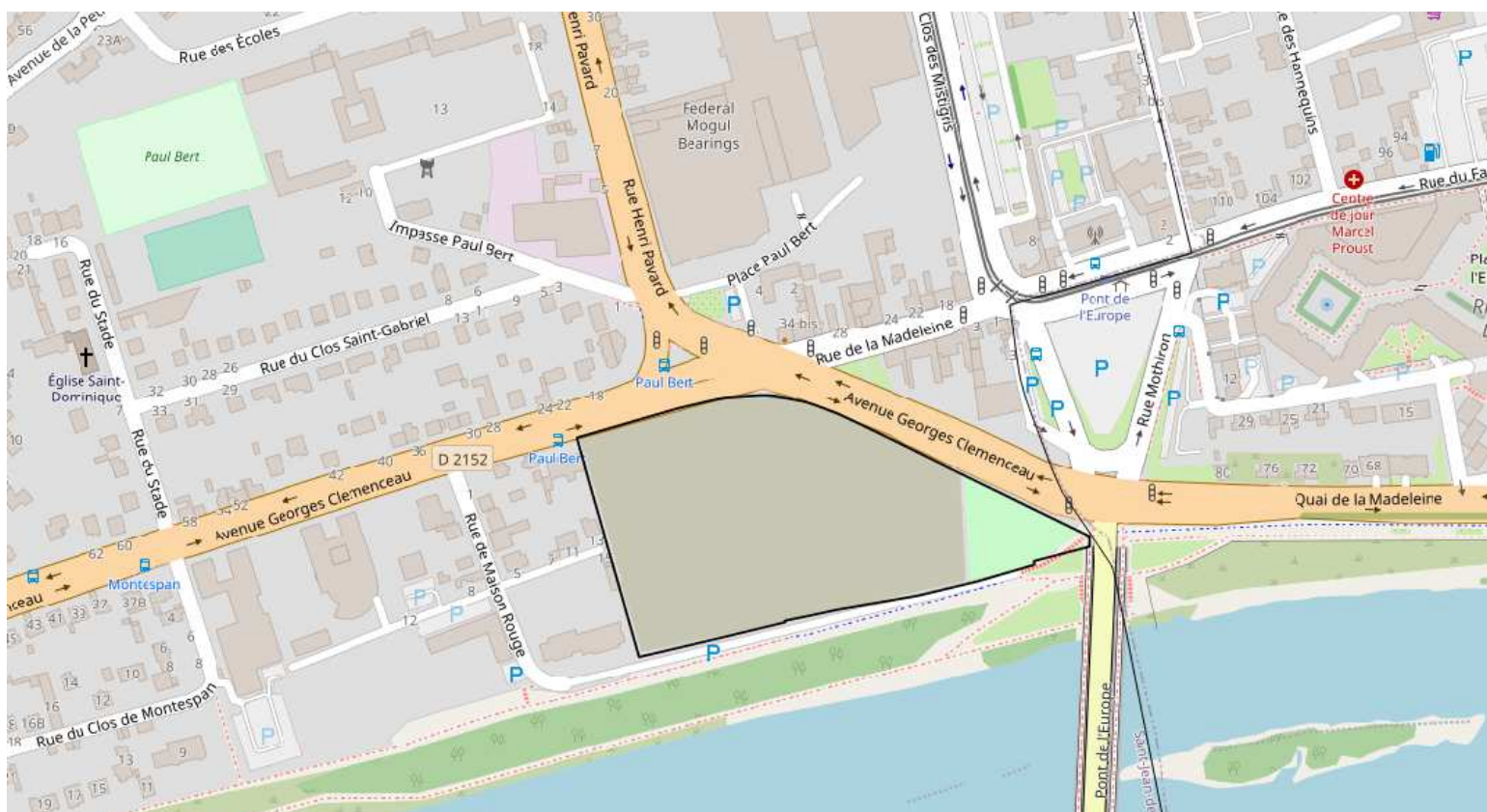


Illustration 3 : Desserte du site (Source : DREAL)

Concernant l'ambiance sonore du site, l'état initial se limite à rappeler le classement sonore des voies routières ainsi que la carte stratégique de bruit. L'emprise du projet est directement concernée au nord et à l'est par les bruits de la circulation sur

la RD2152. Classée en catégorie 3⁶, son influence sonore significative est réglementairement de 100 m de part et d'autre de la voie.

D'après la carte du bruit citée par le dossier, le site du projet est localisé dans un environnement sonore, relativement bruyant, compris entre 55 et 60 dB(A), ce qui s'explique par la proximité avec le début de la Tangentielle et l'avenue Georges Clemenceau précitées. Son extrémité à l'est est concernée par des valeurs de 60 à 65 dB(A) du fait de la proximité immédiate du pont de l'Europe. Des campagnes de mesure réalisées en des lieux adaptés (en bordure de voirie par exemple) et sur des pas de temps représentatifs de l'ambiance sonore sont nécessaires pour quantifier plus précisément les niveaux de bruit existants et prévoir les mesures de prévention à la source nécessaires s'agissant de logements.

Enfin, l'état initial de l'environnement présente, à partir des données Lig'air⁷, la qualité de l'air à l'échelle de l'agglomération orléanaise. Il identifie les principales substances polluantes et activités génératrices de pollution et pointe logiquement le transport routier comme principale cause d'altération de la qualité de l'air à proximité du site du projet. Il estime que cette thématique représente un enjeu faible à moyen. Toutefois, la localisation et le contexte du projet, ainsi que le constat relatif au non-respect « de certains seuils de la réglementation européenne » et des « recommandations de l'OMS » pour « l'ozone et les particules en suspension » auraient dû conduire à conclure à un enjeu fort. L'enjeu qualité de l'air devrait ainsi être réévalué. Au regard des effets sanitaires avérés de la pollution de l'air, il est nécessaire que le dossier documente précisément les taux auxquels seront exposés les nouveaux habitants.

L'autorité environnementale recommande :

- **de compléter l'état initial pour ce qui concerne le niveau sonore ambiant de la zone et de réaliser des mesures sonométriques sur la zone du projet afin de quantifier précisément les niveaux sonores existants et d'appréhender les effets sur la santé des futurs occupants ;**
- **de réévaluer l'enjeu de qualité de l'air en enjeu fort au regard de l'importance de la population concernée et de son augmentation du fait du projet.**

Le paysage

L'état initial dresse une description des enjeux liés au paysage et au patrimoine. Il fait état de la sensibilité élevée de l'aire d'étude sur ces enjeux, qui est marquée par la présence du Val de Loire, inscrit sur la liste du patrimoine mondial par l'Unesco (page 136 et suivantes). Le dossier permet une bonne compréhension de l'insertion de la zone d'étude dans le paysage : le milieu urbain dense au nord du site, les paysages ligériens au sud ainsi que les vues depuis le pont de l'Europe et la rive sud de la Loire sont correctement identifiés. Le dossier présente également les points forts et les points faibles de l'ambiance paysagère, marquée par un secteur urbanisé sans attrait paysager et l'espace naturel ligérien.

6 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'isolation acoustiques sont à respecter.

7 Association régionale du type loi de 1901 créée le 27 novembre 1996 pour assurer la surveillance de la qualité de l'air en région Centre-Val de Loire. Lig'Air fait partie de la Fédération ATMO France, regroupant 19 AASQA (Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air).

Il aurait été cependant utile que le dossier joigne en annexe le document cité en page 142 dans l'étude d'impact et rédigé par l'agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise traitant de l'insertion du site dans cet environnement patrimonial sur lequel s'est fondée l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Jean-de-la-Ruelle relative au site du projet.

IV 3. 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

La pollution des sols

Sur la base des investigations réalisées et la mise en évidence d'une pollution en hydrocarbures, COHV et HAP principalement, le plan de gestion définit des objectifs de réhabilitation proportionnés aux enjeux et repris dans l'étude d'impact (page 153). Sur cette base, un plan de terrassement a été établi en tenant compte de trois types d'aménagements (création de sous-sols, aménagement extérieur, création des talus). Le dossier explicite de manière proportionnée les modalités de terrassement et de tri des matériaux excavés pour permettre la réutilisation sur site, comme remblais, de ceux qui seront compatibles avec les usages futurs et l'évacuation des autres.

Conformément à la méthodologie nationale en matière de gestion des sites et sols pollués, quatre solutions de gestion ont été étudiées sur la base d'un bilan environnemental et économique. La solution retenue d'une évacuation hors site pour traitement dans des installations habilitées à les prendre en charge est justifiée.

Sur la base des éléments techniques présentés et de la solution retenue par le plan de gestion, 95 % des pollutions identifiées sur le site seront excavées à l'occasion des terrassements et évacuées vers des filières appropriées.

Enfin, le plan de gestion contient des recommandations qui sont reprises dans l'étude d'impact, notamment en lien avec la protection sanitaire des personnes amenées à travailler sur le chantier (équipements de protection individuelles adaptés aux pollutions détectées).

Les transports et déplacements et les nuisances associées

L'analyse du dossier concernant cette thématique est tirée d'une étude de circulation relative à l'aménagement de la tête nord du pont de l'Europe, qui mériterait d'être annexée au dossier, voire mise à jour au regard des évolutions de cet aménagement. Le dossier estime, également à partir de l'étude précitée, une hausse du trafic routier de 600 à 800 véhicules par heure au regard des projets d'urbanisation sur le secteur d'étude élargi.

Concernant la description des effets du projet en termes de circulation et de déplacements est très succincte. Le trafic routier généré par l'aménagement est évalué à 160 à 190 véhicules par heure. Il n'est pas l'essentiel du trafic de la zone. Toutefois, aucune étude de trafic n'est jointe au dossier, ce qui ne permet pas d'apprécier la justesse de ces estimations.

Les modalités de stationnements automobiles prévus pour le projet respectent les dispositions du PLU. 40 places pour automobiles et un arrêt pour car seront en surface, le reste sera en sous-sol.

La proximité des transports en commun et l'incitation à l'usage des modes actifs pourraient toutefois minorer le nombre de déplacements en voiture dans le secteur. Le projet sera convenablement doté en voies douces et celui-ci sera connecté à son environnement immédiat. De même, parmi les mesures visant à réduire les impacts en termes de trafic, l'étude d'impact, en page 319, présente les reprises et modifications de voirie « à prévoir » à l'échelle du périmètre élargi de la tête nord du pont de l'Europe, tirés d'un « schéma directeur des infrastructures viaires à créer/modifier ». Une présentation par ailleurs incomplète puisque les aménagements prévus ne sont pas décrits.

L'autorité environnementale recommande de présenter précisément (dimensions, profil en travers, profil en long, trottoirs, vitesses limites, etc.) les aménagements prévus par le « schéma directeur des infrastructures viaires à créer/modifier » cité dans l'étude d'impact.

L'accroissement du trafic automobile sur les voiries du quartier est logiquement désigné comme la source des hausses prévisibles du niveau de bruit dans l'emprise du projet. Si l'étude d'impact s'attend à une hausse modérée, il est évidemment nécessaire que cette hausse soit quantifiée, tout particulièrement sur les jours et heures de pointe et à partir des habitations et lieux publics projetés ou situés dans l'aire d'étude. Le dossier énonce des mesures de réduction de l'impact et respectent les exigences d'isolation phonique qui sont édictées (pages 151 et 152). Ces exigences varient selon les lots⁸. Le dossier affirme cependant que le respect de la réglementation acoustique permet de conclure sur un impact résiduel faible, ce qui mériterait d'être justifié et qui, en tout état de cause, constitue le respect d'une exigence et non une démarche volontaire de réduction.

L'autorité environnementale constate que le dossier ne présente pas d'alternative au parti d'aménager qui aurait permis de limiter l'exposition aux nuisances sonores (par exemple en prévoyant un retrait des logements vis-à-vis des voiries et espaces verts en bordure de voirie)

Le paysage et le patrimoine

L'analyse des incidences du projet sur le paysage est proportionnelle à la sensibilité identifiée dans l'état initial de l'environnement. Cette analyse sur le paysage est réalisée au moyen de documents graphiques (photomontages, coupes techniques, etc.) illustrant les interrelations du projet avec le paysage environnant. Les choix urbanistiques et paysagers tendent à réduire l'impact du projet sur le paysage. Le dossier insiste sur l'importance de la place du végétal dans le projet (les espaces verts occuperont 30 % de la superficie des espaces publics), en cohérence avec l'objectif de préservation et de valorisation du patrimoine végétal urbain du plan de gestion du Val de Loire. La perception du projet depuis la Loire ou la rive opposée sera donc limitée en raison du rideau végétal existant le long des berges et les plantations projetées dans l'emprise du site. De même, la hauteur des constructions, qui ne dépassera pas la cime des arbres en berge, le traitement des toitures et des équipements à usage collectif ont été définis en tenant compte du contexte paysager.

8 L'autorité environnementale alerte cependant que selon les documents, l'hôtel projeté est inclus dans le lot E (Étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, p. 16) ou constitue un lot H à lui seul (EI, p. 228), ne facilitant pas la compréhension du dossier.

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

Evolution du projet au regard de l'environnement et de la santé humaine

Les perspectives d'évolution du site du projet en cas de non-intervention sont succinctement analysées. Le dossier prévoit logiquement une poursuite de l'enfrichement des terrains si ceux-ci sont laissés en l'état.

Plusieurs choix d'aménagement ont été envisagés et sont présentés de manière claire. Le dossier fait état des études de la ville de Saint-Jean-de-la-Ruelle et de la société Renault depuis l'arrêt des activités en 2008 (page 359 et suivantes). Les illustrations qui accompagnent cette partie de l'étude permettent une visualisation des évolutions des réflexions entre 2009 et 2016. La révision allégée de 2019 a modifié le classement du site (anciennement UI et désormais UAd) pour permettre la construction de logements et pour respecter le paysage inscrit au patrimoine mondial par l'Unesco en limitant la hauteur des constructions. De même, cette partie du dossier rappelle les scénarios envisagés dans le cadre de la gestion de la pollution du site (cf. l'enjeu pollution des sols). Ces éléments sont correctement mis en perspective et montrent dans quelle mesure ils ont permis de faire évoluer le projet vers un moindre impact environnemental.

L'autorité environnementale observe que la santé humaine n'est pas prise en considération dans le projet d'aménagement. L'étude d'impact est donc incomplète.

Insertion du projet dans son environnement

L'un des enjeux du projet, sous-jacent mais identifié dans le dossier (étude d'impact pages 336-337), est celui de la sobriété foncière. En effet, la réhabilitation de cette friche urbaine permet l'installation de logements et commerces, s'inscrit dans une démarche de limitation de la consommation d'espace.

Concernant la biodiversité, le dossier conclut logiquement à un enjeu faible en raison du passé industriel du site et de la nature des sols. Les prospections de terrain relatives à la faune se sont déroulées sur une seule journée (22 juillet 2019). Cette durée peut être toutefois suffisante pour une description des cortèges en présence sur un site qui présente un faible intérêt faunistique. Six espèces d'oiseaux protégées ont été observées sur le site, ainsi qu'une espèce de reptile, le lézard des murailles, également protégé. Ces espèces sont cependant classées comme faisant l'objet d'une préoccupation mineure sur les listes rouges régionale et nationale.

Santé publique

L'analyse portant sur les impacts sanitaires est succincte (pages 344 et suivantes). Les causes potentielles d'altération sanitaire (qualité de l'air, nuisances sonores, etc.) sont correctement mentionnées. Mais elles ne sont ni quantifiées ni appréciées au regard des populations attendues du fait de l'aménagement (habitants, travailleurs, clients, visiteurs occasionnels, populations sensibles, etc.) et des valeurs recommandées à l'échelle nationale ou les valeurs-guide de l'organisation mondiale de la santé (OMS). Ainsi, les nuisances sonores identifiées sont d'ores et déjà importantes (50 à 65 dB). Or, le projet prévoit la localisation de logements dans cet environnement sonore bruyant, notamment le long de la RD 2152.

Concernant la qualité de l'air, le dossier détermine un faible impact sanitaire en raison d'une qualité globalement satisfaisante à Saint-Jean-de-la-Ruelle, ce qui ne

prend pas en compte la proximité immédiate du projet avec les axes routiers très fréquentés. Il convient de prendre en référence les données relatives à la qualité de l'air le long de voiries analogues.

Le dossier évalue comme faibles les incidences du projet sur la santé au motif de son implantation dans un environnement déjà urbanisé. Il ne prend pas en compte l'installation de nouvelles populations exposées à un environnement bruyant et pollué.

En complément de la réévaluation de l'enjeu relatif à la qualité de l'air, l'autorité environnementale recommande d'examiner des mesures complémentaires d'évitement et de réduction de l'exposition des nouvelles populations.

Concernant la pollution des sols, compte tenu de la possibilité de rencontrer des poches de pollution non identifiées à ce stade, le pétitionnaire devra mettre en œuvre les scénarios mentionnés dans le plan de gestion pour éviter et/ou réduire leur potentielle incidence et ainsi s'assurer de la compatibilité de l'existant et de l'usage futur du site. Aussi, si l'occupation des immeubles s'échelonne au fur et à mesure de leur construction, il est nécessaire de réaliser des analyses de risques résiduels intermédiaires. Ces analyses de risques résiduels intermédiaires pourraient utilement permettre d'examiner l'exposition des populations nouvellement installées aux nuisances des chantiers (bruit, poussières...) des lots encore en cours de construction.

L'autorité environnementale recommande la réalisation d'une analyse des risques résiduels avant chacune des phases de nouvelle occupation des lieux.

Articulation du projet avec les plans programmes concernés

L'étude d'impact rappelle les objectifs, dispositions et enjeux définis dans le cadre des documents de rang supérieur sans pour autant démontrer la compatibilité du projet avec ceux-ci. En ce qui concerne les schémas et plans relatifs à la gestion des eaux et à la préservation des milieux aquatiques le document s'engage à une maîtrise quantitative et qualitative des eaux rejetées afin de respecter les objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Loire-Bretagne et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Nappe de Beauce. Pour cela, et compte tenu de l'impossibilité de procéder à une gestion par infiltration (en raison de la présence de pollutions industrielles passées sur ce site) la gestion des eaux pluviales se fera par un rejet en Loire à un débit inférieur à 8 L/s. Le dimensionnement de la capacité de retenue sur site s'appuie sur une pluie de période de retour de 30 ans.

La présentation des documents d'urbanisme est pareillement lacunaire. En effet, l'étude d'impact cite convenablement les différentes pièces constitutives du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Jean-de-la-Ruelle en lien avec le site du projet. Le dossier cite effectivement le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), et rappelle le zonage réglementaire et l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) relatifs à l'emprise du projet et les règles et restrictions qui en découlent (hauteur des bâtiments, occupation et utilisation du sol). Elle ne propose cependant pas de démonstration quant à la compatibilité du projet avec le plan.

L'autorité environnementale recommande de renforcer la démonstration de la compatibilité du projet avec le Sdage et le PLU.

V. Résumé non technique

Le résumé non technique, document obligatoire, est proposé en début d'étude d'impact. De bonne qualité, il reprend les éléments saillants de la description, de l'état initial et des incidences du projet en les synthétisant dans des tableaux thématiques. Accompagné de plans et de cartographies, il permet une bonne appropriation du dossier mais il souffre des mêmes insuffisances que le dossier.

VI. Conclusion

L'étude d'impact relative au projet de l'ancien site Renault – TRW est insuffisante au regard des enjeux de santé humaine pour un projet d'aménagement destiné à l'installation de nouvelles populations sur une friche industrielle en bordure de voiries très circulées. Les enjeux liés à la localisation du projet ne sont pas correctement évalués ni pris en compte.

Les aménagements projetés prennent en compte les mobilités actives en connectant le projet avec les infrastructures environnantes mais ils ne sont pas totalement détaillés. En revanche la dimension paysagère est correctement prise en compte..

La pollution des sols du site est également bien prise en compte dans l'étude d'impact et le plan de gestion qui lui est annexé.

Enfin, la réhabilitation d'un ancien site industriel est favorable à la réduction de la consommation d'espaces naturels et agricoles.

L'autorité environnementale recommande :

- **en complément de la réévaluation de l'enjeu relatif à la qualité de l'air, d'examiner des mesures complémentaires d'évitement et de réduction de l'exposition des nouvelles populations ;**
- **de présenter précisément (dimensions, profil en travers, profil en long, trottoirs, vitesses limites, etc.) les aménagements prévus par le « schéma directeur des infrastructures viaires à créer/modifier » cité dans l'étude d'impact.**

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