



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 réhabilitation de l'ancien site
Quelle sur la commune de Saran (45)**

n°2021-3060

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

Conformément à la délégation qui lui a été donnée lors de la séance de la MRAe du 8 janvier 2021 cet avis relatif au projet de réhabilitation de l'ancien site Quelle sur la commune de Saran (45) a été rendu par délégation de la MRAe à son président après consultation de ses membres.

Le délégataire 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 concerne la réhabilitation de l'ancien site Quelle sur le territoire communal de Saran, au nord de l'agglomération orléanaise. Il est notamment délimité à l'ouest par la RD 2020, à l'est par la voie ferrée Orléans-Paris et au sud par la rue de Montaran.

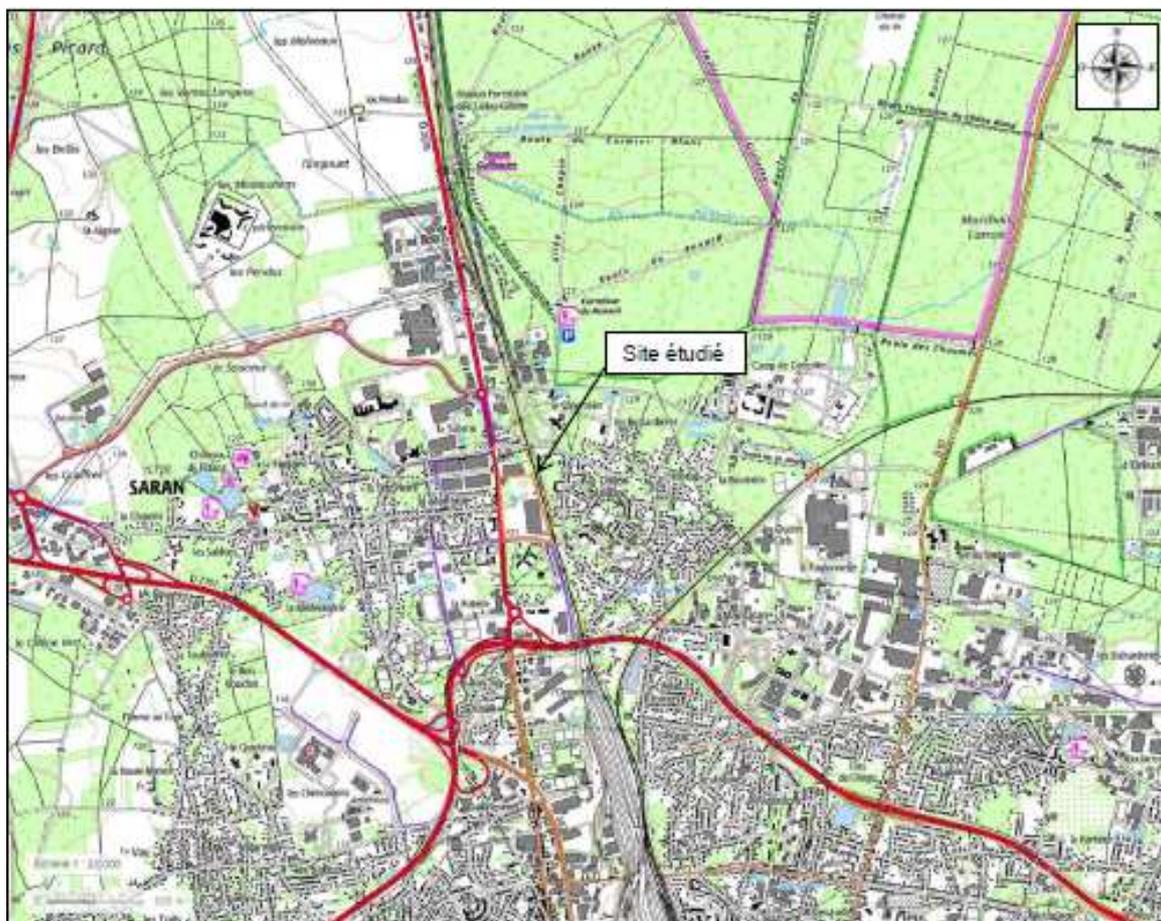


Illustration 1 : Localisation du site (Source : Étude d'impact)

S'établissant sur une surface globale d'environ 7 ha, le projet de réhabilitation du site Quelle prévoit la construction de 39 500 mètres carrés de surface de plancher qui viendront s'ajouter au bâtiment dit « le Paquebot » existant de 47 500 mètres carrés.

Ce bâtiment fera l'objet d'une réhabilitation avec une programmation mixte comprenant :

- 850 places de parking automobile en silo ;
- 3 337 m² de commerces ;
- 3 500 m² logements ;
- 4 000 m² de bureaux ;
- 5 895 m² de locaux destinés aux artisans ;

- 400 m² destinés à la création d'une crèche ;
- 2 158 m² destinés au sport et au bien-être ;
- 1 263 m² destinés à la culture.

La programmation de constructions neuves prévoit la création de 27 200 m² de logements, 7 600 m² destinés à la création d'une résidence pour personnes âgées et 1 200 m² de commerces le long de la RD 2020 et au cœur du quartier.



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

III. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le projet a été soumis à évaluation environnementale suite à une décision du 18 septembre 2020 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 et l'enjeu représenté par les transports, déplacements et les nuisances associées.

Ces enjeux, considérés comme étant les plus forts, et notamment ceux ayant motivé la soumission à évaluation environnementale, font l'objet d'un développement dans la suite du présent avis.

IV. Qualité de l'étude d'impact

IV 1. Qualité de la description du projet

Le chapitre 2 de l'étude d'impact expose la nature du projet, sa localisation, et présente le détail des différentes zones d'aménagements projetées pour l'ensemble des phases du projet.

La description est dans l'ensemble de bonne qualité : le dossier identifie son périmètre ainsi que l'objet des aménagements (commerce, habitat, usage tertiaire, etc.). Il précise également les principales caractéristiques retenues telles que le nombre de logements à créer, les surfaces de plancher, les dimensions, les lots. Les principes d'aménagement des îlots résidentiels et du « Paquebot » existant sont correctement décrits. De même, les modes d'accès ainsi que la circulation sur site font l'objet d'une description satisfaisante : les voies praticables en voiture, à pied ou à vélo sont correctement exposées. Elle est abondamment illustrée par des plans, perspectives paysagères, coupes, etc. qui facilitent grandement la compréhension du projet.

IV 2 . Description de l'état initial

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

Les transports et déplacements

L'étude d'impact indique que la nature du projet, son ampleur et sa localisation à proximité d'axes de circulation importants induisent des enjeux forts pour le site.

Les réseaux de transport et les déplacements sur la commune de Saran et les abords du projet sont décrits de manière satisfaisante dans l'état initial de l'environnement (page 91 et suivantes). Il présente les voies primaires et secondaires autour du site, dont les deux accès via la RD 2020 à l'ouest et la rue de Montaran au sud. Le site est en outre à proximité d'axes structurants à grande circulation : la RD 2060 (ou tangentielle), la RD 2020 et la rue Montjoie, qui supportent respectivement un trafic quotidien élevé soit respectivement environ 55 000 (2017), 28 000 (2017) et 3 000 (2020)¹ véhicules.

1 Cette donnée est issue du comptage de 2020, la valeur donnée par l'étude d'impact étant erronée.

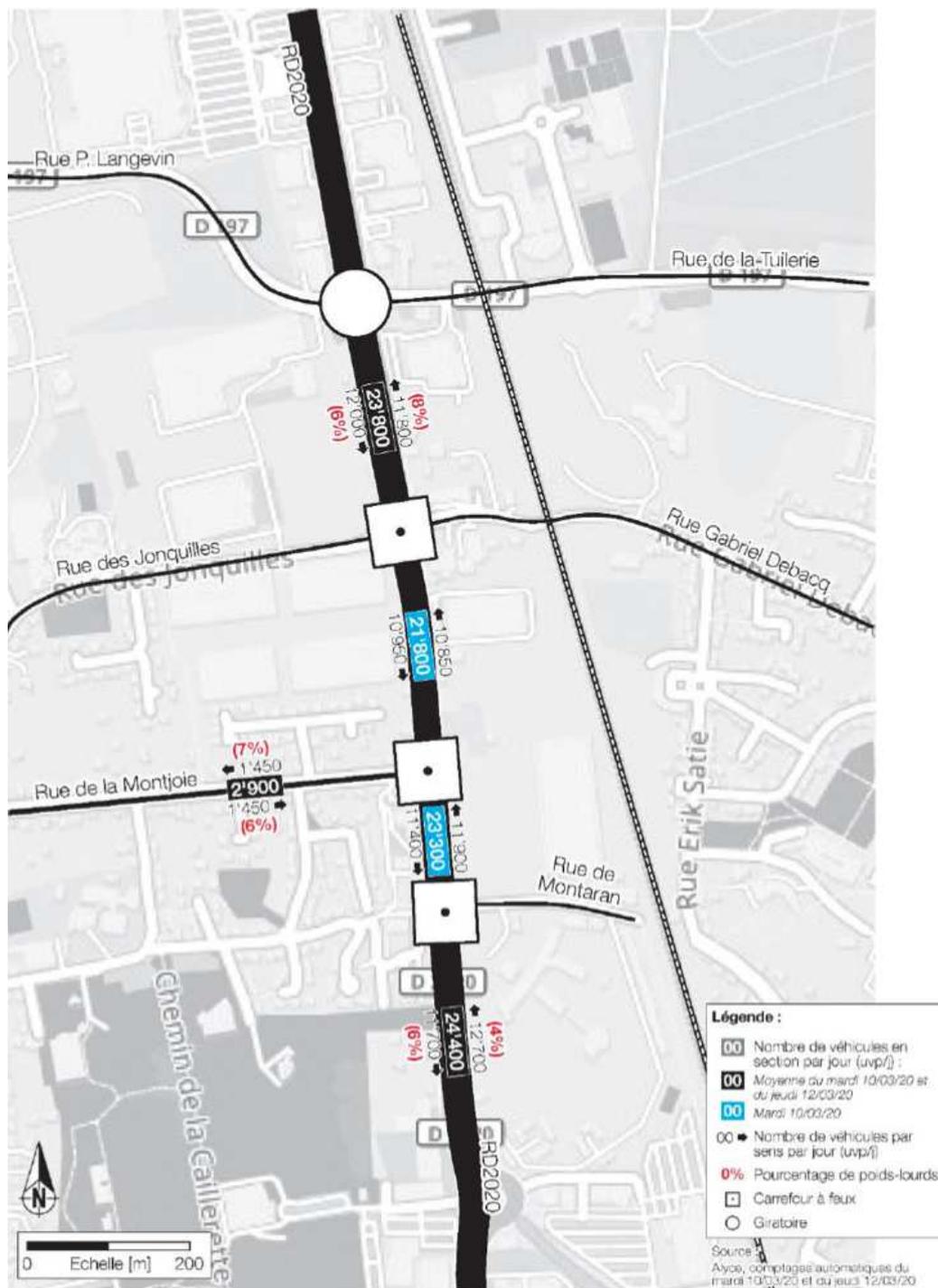


Illustration 3 : Charge de trafic issues du comptage de 2020

(Source : Étude d'impact)

L'étude de trafic (page 92 et les figures pages 93 à 95) comprend des comptages routiers réalisés durant la semaine du 9 au 15 mars 2020². Elle met en évidence une heure de pointe du soir (17h-18h) plus chargée que celle du matin (8h-9h) : près de 50 % de trafic en plus sur la partie nord de la RD 2020 et 25 % de trafic en plus sur la partie sud. Les carrefours sont donc plus saturés à l'heure de pointe du

2 Semaine précédant le premier confinement décidé dans le cadre de la crise sanitaire à compter du 17 mars 2020.

soir qu'à celle du matin. Le niveau de saturation des autres carrefours reste inférieur à 70 % et aucun carrefour n'est utilisé à plus de 60 % de ses capacités (page 92) le matin.

Le dossier identifie correctement la desserte du secteur en transports en commun (page 96) et note une fréquence relativement faible des bus à l'arrêt Montjoie, situé en face du site. Il est desservi par 4 lignes (6, 11, 19, 73) dont la plupart présentent des dessertes d'au plus trois bus, une fréquence qui ne permet pas d'inciter au report modal.

En matière de mobilités actives (page 96 et suivantes), le document indique des discontinuités cyclables ; même sur la zone le long de la RD 2020 à proximité immédiate du site de Quelle et pour laquelle un réaménagement est à l'étude, il n'y a pas d'aménagements sécurisés pour les vélos, ce qui constitue un choix en contradiction avec l'article L. 228-2 du code de l'environnement, compte tenu de l'importance de l'aménagement³. Face à cette situation, guère satisfaisante, l'autorité environnementale fait une recommandation au point IV.3 en page 9.

La qualité de l'air

À partir des données de Lig'air, le dossier précise que les concentrations d'ozone sont supérieures à l'objectif de qualité tandis que les concentrations de PM₁₀ et NO₂ respectent les valeurs limites pour l'année 2018.

S'appuyant sur cette présentation en moyenne annuelle et l'indice ATMO⁴ de qualité de l'air de la commune de Saran, le dossier qualifie la qualité de l'air d'enjeu modéré au regard du positionnement du projet et au vu « du contexte urbain [...], de la proximité de la RD 2020 ».

Mais la localisation et le contexte du projet, ainsi que les « dépassements saisonniers de seuils réglementaires pour l'ozone, les dioxydes d'azote et les particules fines » (page 72) auraient dû conduire à conclure à un enjeu fort. L'enjeu qualité de l'air devrait ainsi être réévalué.

L'autorité environnementale recommande 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 bruit

Concernant le bruit, l'étude d'impact s'appuie sur une étude acoustique réalisée en 2020, disponible en Annexe 4. L'étude d'impact rappelle (pages 75-76) que le site du projet est concerné par plusieurs infrastructures de transports terrestres classées⁵ pour les nuisances sonores, en particulier la voie ferrée attenante à l'est (catégorie 1), la plus bruyante, ce qui signifie que la largeur des secteurs affectés

3 « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

4 L'indice ATMO est l'indice de la qualité de l'air. Il est calculé quotidiennement pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et varie sur une échelle allant de 1 à 10 (Très bon à Très mauvais).

5 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.

par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de 300 m, les pièces principales et cuisines directement exposées au bruit des transports devant faire l'objet d'un isolement minimal de 45 dB(A) pour les rues en U et la RD 2020 attenantes à l'ouest (catégorie 3 en tissu ouvert, la valeur de l'isolement minimal à 100 m étant de 30 dB(A)).

La totalité de la zone du projet est donc affectée par le bruit provoqué par au moins une de ces infrastructures. Des cartes de bruit réalisées par la direction départementale des territoires (DDT) du Loiret sont disponibles aux pages 76 et 77. Il n'est cependant pas fait référence au plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) d'Orléans Métropole approuvé en janvier 2020. Par ailleurs, Orléans Métropole a établi des cartes de bruit stratégiques que le porteur de projet aurait pu s'approprier. Le niveau d'enjeu retenu pour le bruit est par conséquent « fort » (page 77).

La pollution des sols

L'étude d'impact identifie correctement dans un rayon de 2 km autour du projet les sites répertoriés à l'inventaire des sites et sols pollués par les activités industrielles (Basol) ainsi que les sites industriels anciens ou en activité (Basias) situés dans l'emprise du projet (un site constaté) et dans un rayon de 500 m (page 48 et suivantes).

De même, l'étude fait état des diagnostics qui ont permis de caractériser les polluants en présence. Elle montre un caractère majoritairement non pollué des sols du site (remblais de surface ou argiles naturelles sous-jacentes). Elle évoque cependant la présence de traces de HAP⁶ et de PCB⁷ dans les remblais superficiels « marron-noir » et macro-déchets de briques présents localement sous l'emprise de l'ancienne briqueterie ainsi que la présence d'une zone réputée polluée par les hydrocarbures au sud-est du bâtiment Quelle.

Une étude pyrotechnique a permis de mettre en évidence des emplacements considérés comme suspects. En effet, elle note la présence d'au moins deux cratères de bombes sur l'emprise du site, et de quatre zones suspectes montrant des cratères plus petits, pouvant correspondre à des impacts d'engins pyrotechniques n'ayant pas explosé⁸.

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

Les transports et déplacements

D'après le dossier, le projet devrait engendrer une augmentation du trafic significative : environ 500 véhicules à l'heure de pointe du matin (sans déséquilibre dans les sens) et 650 à celle du soir avec une légère prévalence des retours vers la zone, avec une augmentation particulière des flux en direction du sud et de la

-
- 6 Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont des constituants naturels du charbon et du pétrole, ou proviennent de la combustion incomplète de matières organiques (carburants, bois, etc.).
 - 7 Les polychlorobiphényles (PCB) sont des polluants organiques qui se désagrègent très peu dans l'environnement et s'accumulent, notamment dans le sol.
 - 8 En cas de présomption de risque pyrotechnique des précautions particulières pour sécuriser les zones de forages ou de fouilles doivent être mises en œuvre pour anticiper le risque de découverte d'objets explosifs.

métropole d'Orléans (augmentation du trafic de 20 à 25 % au sud du carrefour RD 2020).

Les carrefours d'accès au site ne devraient pas être saturés. Les difficultés les plus importantes se localiseront donc sur le giratoire RD 2020 – Montaran, dont 75 % de la capacité sera utilisée à l'heure de pointe du matin et 90 % le soir. Ces difficultés pourront se résoudre par des aménagements de voirie dans le cadre du réaménagement global de la RD 2020 nord en tant que boulevard urbain tel que programmé par Orléans Métropole. Un emplacement réservé le long de la RD 2020, au travers d'une emprise spécialement conservée pour la restructuration de cette voie devra permettre la mise en conformité avec le code de l'environnement en prévoyant des aménagements adaptés à l'utilisation des modes actifs.

La qualité de l'air

Concernant la qualité de l'air, le dossier présente les différents polluants atmosphériques en présence ainsi que leurs effets sur la santé humaine et l'environnement. Afin de limiter les impacts, il est prévu à l'intérieur du site ou au niveau de ses accès de limiter la vitesse et de favoriser les modes de circulation alternatifs à l'automobile (pages 143-144).

L'autorité environnementale constate qu'il est prévu un volume important de stationnements pour les véhicules motorisés sur le site (850 dans le Paquebot). Cela ne sera pas de nature à favoriser le report modal en matière de desserte du site et ne permettra pas une réduction de l'usage de la voiture, et ceci au détriment de la qualité de l'air.

De même, hormis le réaménagement de la RD 2020, l'autorité environnementale constate qu'il n'est pas prévu par Orléans Métropole d'évolution des accès. Ainsi elle constate qu'il n'est pas mis en œuvre de démarche visant à déployer sur ce secteur, en cours de requalification, les moyens d'une mobilité de qualité s'appuyant sur des alternatives à l'automobile.

L'autorité environnementale recommande à Orléans Métropole, au regard des enjeux de santé publique et du nombre de grands projets de réaménagement du territoire⁹, de définir une nouvelle stratégie de desserte par des moyens alternatifs à la voiture individuelle et notamment le vélo.

Le bruit

L'étude acoustique démontre que la disposition prévue des bâtiments offrira « des zones de calme, notamment au niveau des jardins » (page 153) mais reconnaît que « les niveaux sonores à terme demeurent élevés sur les côtés ouest et est de la parcelle. » Pour cette raison, le maître d'ouvrage prévoit la construction d'un écran acoustique de 5 m de hauteur le long de la voie ferrée (talus en limite de propriété est) pour limiter les impacts sonores engendrés par le passage des trains pour les bâtiments les plus exposés. D'autres mesures supplémentaires de réduction devront être mises en place en matière d'isolation acoustique selon la réglementation en vigueur. Le dossier prévoit le passage sur le site à une vitesse de 20 km/h pour les véhicules motorisés.

L'autorité environnementale prend note de cette intention de faire de l'ensemble du site une zone de rencontre, dans laquelle le piéton est prioritaire partout et circule

9 Identifiés en pages 184 et suivantes de l'étude d'impact.

sur la chaussée et dans laquelle toutes les voies sont à double sens pour les cyclistes. Il conviendra de vérifier que l'aménagement de l'ensemble des voies qui relève de la compétence des collectivités est cohérent avec ce choix d'une zone de rencontre, qui est effectivement de nature à réduire les nuisances locales et à permettre le développement des mobilités actives.

Pour le bruit en provenances des infrastructures de transport, les mesures adoptées par le maître d'ouvrage se limitent à de l'isolation de façade et l'écran acoustique prévu le long de la voie ferrée. L'intérêt d'un autre écran acoustique le long de la RD 2020, comme l'utilisation de revêtements anti-bruit sur cette dernière n'ont pas été étudiés. Les mesures ne semblent pas donc pas prévoir une isolation à la source, pourtant préconisée, et seront inefficaces en été (bruit de la RD 2020 lorsque les fenêtres sont ouvertes)

L'autorité environnementale recommande de ré-étudier les possibilités de mise en œuvre de réduction du bruit à la source pour la RD 2020.

La pollution des sols

Le risque lié aux sols pollués est bien pris en compte dans l'étude d'impact, qui est accompagnée d'un plan de gestion. Celle-ci reprend les conclusions du plan de gestion des sols pollués élaboré par le bureau d'études.

Pour chacune des pollutions, l'étude propose des scénarios pour supprimer des sources locales de pollutions identifiées en vue de la remise en état du site. Il s'agit également de rendre compatible l'état du sol avec les usages sensibles projetés (jardins privés, aires de stationnements, espaces verts). Le choix du scénario n'est cependant pas arrêté à ce stade du projet.

De plus, les emplacements considérés comme suspects dans l'étude pyrotechnique pourront faire l'objet d'une sécurisation pyrotechnique préalable à des travaux de reconnaissance ou de construction.

Enfin, compte tenu de la possibilité de rencontre de poches de pollutions non identifiées, le pétitionnaire devra mettre en œuvre les scénarios mentionnés dans le plan de gestion pour éviter ou réduire ces pollutions et ainsi s'assurer de la compatibilité avec l'usage futur du site.

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

Insertion du projet dans son environnement

L'un des enjeux sous-jacents du projet et qui est cependant peu mis en exergue dans le dossier est celui de la modération de la consommation d'espaces naturels et agricoles. La réhabilitation d'une friche urbaine qui, en permettant l'installation de logements, services et activités constitue une démarche favorisant la sobriété foncière.

Concernant la biodiversité, des prospections réalisées (une journée en juin et en mai 2020 pour la flore, une journée en juin 2019, en juillet 2019 et mai 2020 pour la faune) sur le site du projet sont adaptées (étude biodiversité, annexe 10).

L'étude floristique indique la présence de deux pieds d'orchis pyramidal, espèce protégée, dans le boisement au nord du site. Le dossier assure que cette station fera l'objet d'une délimitation en période de travaux visant à éviter sa destruction.

Concernant la faune, l'avifaune présente un enjeu qualifié de faible¹⁰. Concernant les chiroptères, l'enjeu, qualifié de faible, semble sous – évalué au regard des écoutes réalisées (étude d'impact, page 117). L'étude indique sur l'aire d'étude rapprochée une activité forte de la noctule commune, espèce d'intérêt communautaire, protégée au niveau national et quasi-menacée en région Centre-Val de Loire mais statue étonnamment sur un enjeu faible pour cette espèce (étude biodiversité, page 74). Pourtant l'étude évoque la présence possible de gîtes dans les arbres situés au sein de l'aire d'étude rapprochée. Il conviendrait de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse en menant des investigations spécifiques. Enfin, l'absence de qualification de l'impact résiduel ne permet pas de statuer sur la nécessité ou non d'une dérogation espèces protégées.

En ce qui concerne le volet « eau », la problématique relative à la protection qualitative des eaux destinées à la consommation humaine est correctement évaluée (faible à modérée)¹¹. L'impact quantitatif mériterait cependant d'être développé, compte tenu des projets urbanistiques prévus à l'échelle de l'agglomération orléanaise.

Articulation du projet avec les plans programmes concernés

L'étude d'impact présente correctement l'articulation du projet avec les plans et schémas existants (page 167 et suivantes).

Le dossier rappelle convenablement que le plan local d'urbanisme (PLU) de Saran, approuvé le 16 décembre 2016, fait actuellement l'objet d'une modification. Cette dernière doit permettre la faisabilité du projet en ajustant le dispositif réglementaire (règlement, emplacement réservé, etc.).

La compatibilité du projet avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) d'Orléans métropole est correctement démontrée. Le dossier reprend l'ensemble des axes et orientations du plan d'aménagement et de développement durable ainsi que les objectifs du document d'orientations et d'objectifs (DOO) et montre, pour chacun d'entre eux, en quoi le projet est compatible.

Le dossier fait de même avec les objectifs fixés dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (Sdage) Loire-Bretagne (2016-2021) et les dispositions du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de la Nappe de Beauce.

Aussi, l'étude d'impact fait référence au programme local de l'habitat (PLH) d'Orléans métropole (2016-2021), qui n'impose pas d'objectif pour la commune de Saran.

10 Parmi les 25 espèces nicheuses dans l'aire d'étude rapprochée, 17 sont potentiellement nicheuses dans le boisement rudéral (dans un milieu anthropisé tel qu'une friche).

11 L'emprise du projet est située en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau potable.

VI. Résumé(s) non technique(s)

Un résumé non technique (RNT), élément obligatoire, est proposé dans un document à part. De bonne qualité, il reprend les éléments saillants de l'étude d'impact en synthétisant la description du projet et sa localisation. Accompagnées de plans, de cartographies et autres illustrations, il permet une bonne appropriation des aménagements projetés.

De même, le RNT résume convenablement l'état initial de l'environnement à l'aide de tableaux repris dans l'étude d'impact qui synthétisent les enjeux développés dans le dossier et, pour chacun d'entre eux, le niveau d'enjeu.

Enfin, sont également repris de l'étude d'impact les tableaux résumant les incidences notables du projet sur l'environnement, les mesures prévues afin d'éviter, réduire et compenser les impacts, et les impacts résiduels.

VII. Conclusion

L'étude d'impact relative au projet des Ateliers Quelle est de qualité satisfaisante.

Mais l'enjeu en matière de pollution de l'air est très nettement sous-évalué. Le projet identifie clairement une augmentation significative du trafic automobile dans une zone où les dépassements de seuils réglementaires sont déjà régulièrement observés en été. Un tel projet ne peut pas être envisagé sans des mesures ERC (éviter-réduire-compenser) fortes. Celles-ci relèvent en priorité de l'action d'Orléans Métropole, notamment la limitation radicale du trafic automobile en période de pollution, par l'amélioration des conditions de déplacement par les modes actifs. Sans de telles mesures, l'autorité environnementale considère que ce projet cumulé avec d'autres projets sur le territoire, conduira inexorablement à une dégradation de la qualité de l'air.

En outre l'exposition de nouvelles populations à une ambiance sonore très dégradée est un enjeu de santé publique auquel le projet ne répond pas par des mesures appropriées.

L'autorité environnementale recommande :

- **à Orléans Métropole, au regard des enjeux de santé publique et du nombre de grands projets de réaménagement du territoire, de définir une nouvelle stratégie de desserte par des moyens alternatifs à la voiture individuelle et notamment le vélo ;**
- **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 ;**
- **de ré-étudier les possibilités de mise en œuvre de réduction du bruit à la source pour la RD 2020.**