



PREFET DE LA RÉGION CENTRE

LE PRÉFET,

Orléans, le 09 AVR. 2014

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**Réaménagement du haut de la rue Nationale sur la commune de Tours (37)**  
**Dossier de demande d'utilité publique**

**I. Contexte et présentation du projet**

Le projet concerne le réaménagement du Haut de la rue Nationale sur la commune de Tours, et plus particulièrement des deux îlots de part et d'autre de cette rue, entre la place Anatole France au nord et la rue Colbert et la rue du Commerce au sud.

Une densification du bâti sur les deux îlots est prévue, permettant ainsi la création de nouveaux logements, un développement des commerces et l'implantation de deux hôtels. En outre, le réaménagement des espaces publics aux abords des monuments historiques et autour du futur Centre de Création Contemporaine Olivier Debré (CCCOD) est envisagé dans une phase ultérieure.

Pour tous les projets faisant l'objet d'une étude d'impact, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, dite « *autorité environnementale* », désignée par la réglementation doit donner son avis, qui est mis à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité 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.

Le présent avis est rendu sur la base du dossier de demande d'utilité publique relatif au projet, réputé complet et définitif, et notamment de l'étude d'impact qu'il comporte.

**II. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux forts à très forts font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

De par la nature du projet, les enjeux environnementaux les plus forts s'articulent autour de :

- Paysage et patrimoine ;
- Transports et déplacements ;

### **III. Qualité de l'étude d'impact**

#### **Description du projet**

La description du projet permet de comprendre clairement les logiques d'implantation et d'organisation des nouveaux îlots. Elle montre ainsi comment ceux-ci fonctionnent, mais aussi comment ils s'insèrent dans la continuité de la rue Nationale et, plus largement, dans le contexte urbain existant.

Toutefois, pour une meilleure appréhension du projet par le public, il aurait été judicieux d'insérer un plan masse permettant d'identifier plus précisément chaque phase du projet et, plus particulièrement, de faciliter la compréhension de la phase ultérieure envisagée.

#### **Description de l'état initial**

L'étude d'impact caractérise l'état initial du secteur sur l'ensemble des différentes thématiques environnementales. La définition des aires d'études pour chaque thématique et les raisons de leur choix sont explicitées de façon précise en préambule à l'état initial.

#### **Paysage et patrimoine**

L'étude d'impact aborde la thématique de manière claire et pertinente, en évoquant en premier lieu l'historique du site, avant d'aborder le patrimoine culturel et les paysages remarquables.

Les monuments historiques et les sites classés, localisés à proximité du projet, sont clairement identifiés. La présentation du plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) permet d'affiner la bonne appréhension de l'enjeu par le public.

La partie relative à la structure du paysage s'appuie sur de nombreuses prises de vue judicieusement choisies, dont la lecture aurait été plus aisée si elles avaient toutes été localisées sur les cartes qui les accompagnent. Elle s'achève de manière appropriée sur la présentation du plan de gestion du site UNESCO du Val de Loire.

#### **Transports et déplacements**

L'étude d'impact propose d'abord un résumé clair et complet de l'étude de trafic et de stationnement. L'étude s'appuie judicieusement sur deux cartes de comptage de 2009 et 2012, fournies par le Service Circulation de la Commune de Tours, et des comptages supplémentaires réalisés en 2010. Elle rend compte du nombre très important<sup>1</sup> de véhicules circulant sur les axes routiers au nord du projet, qui sont d'ailleurs saturés en heure de pointe.

Il aurait été toutefois pertinent d'évoquer qu'en 2012, au droit du site du projet, d'importants travaux (en vue de la réalisation de la ligne de tramway) ont pu perturber la circulation, constituant ainsi un biais dans les comptages. L'analyse aurait également pu tenir compte de la mise en place du tramway qui a dû sensiblement modifier les possibilités de déplacement des automobilistes par rapport à la situation en 2009<sup>2</sup>.

1 Entre 8000 et 13 000 véhicules par jour et par sens sur l'avenue A. Malraux et rue des Tanneurs.

2 Par exemple, le pont Wilson (sur lequel passe la voie de tram) permet aujourd'hui aux véhicules de circuler sur une seule voie dans le sens nord-sud. Auparavant, la circulation se faisait dans les deux sens et sur deux fois deux voies.

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

L'étude d'impact présente, dans une partie spécifique, les deux autres projets en concurrence avec celui retenu. Leur description est claire et la compréhension facilitée par la présence des plans masse. Le tableau de synthèse, bien que partiel, permet d'apprécier les différences en termes de fonctionnalité et d'intégration dans le contexte urbain immédiat, ainsi que la prise en compte de l'église Saint-Julien à proximité.

Les compatibilités avec les divers plans et documents d'urbanisme sont correctement démontrées. En particulier, le projet participe à l'atteinte des objectifs du plan de déplacement urbain de l'agglomération tourangelle en favorisant les déplacements en modes doux.

L'étude d'impact permet d'apprécier la bonne intégration du projet dans le paysage et le respect du site UNESCO. Toutefois, le parti architectural retenu et le choix des matériaux devront faire l'objet d'une attention particulière afin de garantir l'intégration et le respect de la valeur universelle exceptionnelle.

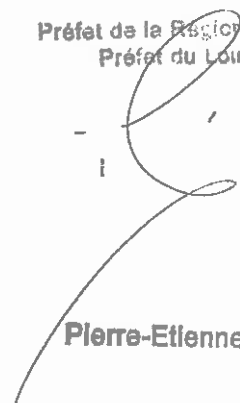
#### **V. Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair, concis, et permet d'avoir une bonne vision d'ensemble du territoire et de ses principaux enjeux qui sont hiérarchisés. Il permet également de comprendre en quoi consiste le projet, quels sont ses impacts potentiels sur l'environnement et par quelles mesures il y répond.

#### **VI. Conclusion**

Le projet de réaménagement du haut de la rue Nationale à Tours a fait l'objet d'une étude d'impact dont les analyses sont proportionnées aux enjeux du territoire. Claire et illustrée dans l'ensemble, elle témoigne d'une bonne prise en compte de l'environnement par le projet, et présente une réflexion particulièrement approfondie autour des enjeux liés au paysage et au patrimoine.

Préfet de la Région Centre  
Préfet du Loiret



Pierre-Etienne BISCH

L'étude relative au stationnement permet d'appréhender correctement l'enjeu dans les parkings au sein des îlots et dans les rues qui leur sont adjacentes. En particulier, elle permet de comprendre précisément le fonctionnement et l'occupation des parkings Prosper Mérimée et François 1<sup>er</sup> situés au sein des deux îlots. Le parallèle avec la politique tarifaire de la ville en matière de stationnement aurait été cependant plus pertinent si cette dernière avait été plus détaillée.

Les enjeux relatifs aux déplacements doux (marche, vélo, transport en commun, ...) sont correctement identifiés.

Description des effets principaux que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et des mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs importants et si possible, y remédier

Paysage et patrimoine

L'étude d'impact propose une analyse pertinente des incidences sur le cadre paysager à travers trois échelles différentes allant du grand paysage à l'échelle du bâti.

À grande échelle, les perceptions retenues sont judicieuses et font l'objet de vues d'architecte en trois dimensions qui rendent compte de l'intégration du projet dans le grand paysage – notamment par rapport aux deux bâtiments hôteliers de sept étages qui sont prévus. Si un effet de masque de l'église Saint-Julien par ces derniers depuis le pont Wilson est relevé, il est précisé à juste titre que le nouveau jeu de perspectives s'inscrit pleinement dans les prescriptions du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) de la ville de Tours.

Les analyses aux échelles intermédiaire et rapprochée s'articulent de manière pertinente autour des orientations du PSMV et s'appuient, là aussi, sur des vues d'architecte en trois dimensions facilitant la compréhension des propos.

À travers l'analyse des impacts, le public peut aisément apprécier les incidences du projet sur le paysage, sauf en ce qui concerne l'aspect des bâtiments (matériaux et textures non encore définis). Il est toutefois prévu, afin de respecter le PSMV, d'utiliser des tonalités déjà très présentes dans l'environnement proche.

Transports et déplacements

Les incidences potentielles sur la circulation et le stationnement pendant la phase travaux sont analysées dans un niveau de détail satisfaisant.

En phase d'exploitation, l'étude d'impact présente une synthèse de la démarche et des conclusions de l'étude de trafic et de stationnement. Relativement claire dans l'ensemble, elle aurait pu être utilement complétée par quelques précisions comme les hypothèses retenues qui ont permis d'estimer le besoin en stationnement générées par le projet (90 places), ou encore la localisation des parkings souterrains (prévus pour parer à la future baisse de l'offre) et leurs accès.

Par rapport à la problématique des déplacements, il aurait été intéressant de montrer les modalités d'accès aux cœurs des îlots pour les véhicules qui vont livrer les commerces et le CCCOD.

La contribution du projet dans la promotion des modes de déplacement doux aurait pu être soulignée (par l'implantation d'arceaux pour les vélos et, au vu de la desserte du projet, par le réseau cyclable notamment).

### Annexe : Identification des enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale en fonction de leur importance vis-à-vis du projet :

	Enjeu* pour le territoire	Enjeu ** vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les espèces protégées)	E	+	L'étude d'impact relève à juste titre la présence de deux sites Natura 2000 et deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) à proximité du projet. Ces quatre sites font l'objet d'une description détaillée.
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts communautaires (Natura 2000), les zones humides	E	+	L'inventaire des chiroptères, réalisé en période favorable, a permis d'identifier la fréquentation des cœurs d'îlots par trois espèces communes. Les impacts en phase travaux sont correctement identifiés, et des mesures usuelles et adaptées sont prévues. En phase exploitation, l'étude d'impact conclut à juste titre que le projet, en particulier de par sa nature (réaménagement urbain en hypercentre), n'est pas susceptible de remettre en cause l'état de conservation des sites Natura 2000 à proximité. En outre, un suivi de la population de chiroptères dans la zone d'étude est proposé, ainsi que la mise en place, si nécessaire, de mesures compensatoires adaptées (gîtes artificiels).
Connectivité biologique (trame verte et bleue)	E	+	L'étude d'impact conclut à juste titre, que le projet n'est pas de nature à impacter la trame verte et bleue que constitue la Loire et ses abords.
Eaux superficielles et souterraines : quantité et qualité	L	+	L'étude d'impact conclut correctement à l'absence d'impact sur l'écoulement des eaux pluviales.
Prélèvements en Zone de répartition des eaux (ZRE)	L	0	
Captage d'eau potable (dont captages prioritaires)	L	+	L'étude d'impact a bien pris en compte la problématique de la protection des eaux destinées à la consommation humaine. Le projet se trouve hors de tout périmètre de protection des captages.
Énergies (consommation énergétiques, utilisation des énergies renouvelables)	E	0	
Lutte contre le changement climatique (émission de gaz à effet de serre) voire adaptation au dit changement	E	+	Par la promotion de l'usage des modes de déplacements doux, le projet contribue à la lutte contre le changement climatique.
Sols (pollutions)	L	0	
Air (pollutions)	E	+	En phase travaux, l'augmentation potentielle de la congestion automobile et la circulation d'engins de chantier sont susceptibles d'induire une augmentation de la pollution. Le projet contribue cependant à une amélioration de la qualité de l'air, en phase exploitation, par ses aménagements en faveur des modes doux et l'offre de stationnement prévue.
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains ...)	L	+	L'étude d'impact démontre correctement la compatibilité du projet avec le plan de prévention des risques d'inondation de la Loire (Val de Tours - Val de Luynes).
Risques technologiques	L	0	
Déchets (gestions à proximité, centres de traitements)	L	+	La gestion des déchets a fait l'objet d'une analyse détaillée dans l'étude d'impact, tant en phase chantier qu'en phase exploitation.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	0	
Patrimoine architectural, historique	L	+++	<i>Cf. le corps de l'avis.</i>
Paysages	L	+++	
Odeurs	L	0	
Émissions lumineuses	L	+	Un système d'éclairage est prévu afin de mettre en valeur le CCCOD et l'église Saint-Julien. Il est toutefois indiqué qu'il sera léger et qu'il ne devrait pas gêner les riverains (débordements de lumières inutiles vers les fenêtres évités et hypercentre déjà largement éclairé).
Trafic routier	L	++	<i>Cf. le corps de l'avis.</i>
Déplacements (accessibilité, transports en commun, modes doux)	L	++	
Sécurité et salubrité publique	L	+	Le projet contribue a priori favorablement à l'amélioration de la sécurité en réduisant la présence et les mouvements de véhicules au sein des îlots.

	<b>Enjeu* pour le territoire</b>	<b>Enjeu ** vis-à-vis du projet</b>	<b>Commentaire et/ou bilan</b>
Santé	L	+	Les analyses et mesures relatives au bruit, à la présence de captages en eau potable et à la qualité de l'air, l'étude d'impact conclut à un impact acceptable du projet sur la santé humaine.
Bruit	L	+	L'étude d'impact fait état d'une ambiance sonore initiale modérée (liée notamment au trafic routier important place Anatole France). Les mesures prises en termes de stationnement des véhicules motorisés et d'aménagements en faveur des modes actifs contribuent, d'une certaine manière, à l'amélioration de la situation initiale.

**\* Étendue du territoire impacté**

E : ensemble du territoire

L : localement

NC : non concerné

ABS : absence d'information

**\*\* Hiérarchisation des enjeux**

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné