LA SAUVEGARDE
de
L'ANJOU

Fédération départementale d'associations de protection
de l'environnement, des sites et monuments
Association agréée par arrêté préfectoral du 18 septembre 2012

14 rue Lionnaise - 49100 ANGERS Tél : 02 41 34 32 24

TRAVAIL INTER ASSOCIATIF SUR LE PLUI D'ANGERS LOIRE METROPOLE

ARRÊTÉ EN DECEMBRE 2015

ADZI 49, LPO 49, PLACE AU VELO, RENAISSANCE DE LA DOUTRE, SAUVEGARDE DE L'ANJOU

Association membre de
- France Nature Environnement Pays de la Loire
- Patrimoine – Environnement

Contact@sauvegarde-anjou.org
http://www.sauvegarde-anjou.org

AVIS DE SYNTHESE

Le projet de PLUi d'ALM, arrêté en décembre 2015, appelle les observations, présentées ci-après sous forme synthétique. Les fiches jointes explicitent chaque thématique.

Il est nécessaire de **revoir les objectifs et orientations du PAO pour les déplacements**, afin de les mettre en adéquation avec les politiques affichées dans le PADD (Voir fiche n° 1). Celles-ci manquent, par ailleurs, d'ambition.

L'objectif est de **diminuer la part modale de la voiture.** Or il est prévu d'importants **investissements routiers,** de l'ordre de **100 millions d'euros,** qui vont au contraire en faciliter l'usage. Leur rentabilité ne peut être sérieusement envisagée, dans une agglomération où il n'y a aucune difficulté de circulation, hormis pendant quelques minutes aux heures d'embauche et de débauche. Ceci peut et doit se régler autrement que par des investissements routiers qui, eux, faciliteront la circulation.

L'objectif est aussi d'**augmenter la part modale des transports en commun, du vélo et des piétons.** C'est sur ces modes qu'il faut donc reporter les efforts de financement. (Voir fiches n° 1-1, 1-2 et 1-3). Cela devrait permettre d'avancer la date des travaux du tram, de moderniser les lignes de bus, de valoriser les parkings d'échange véhicules particuliers/tram, de rattraper une partie du retard pris sur les investissements nécessaires pour le vélo, et de rendre accessible les cheminements piétons et espaces publics.

Il est nécessaire, comme le propose le PLUi de préserver la biodiversité. **Mais les dispositions pour la trame verte et bleue sont insuffisantes et peu opérationnelles** (Voir fiche n°2).
La trame verte et bleue reproduit le schéma trame verte et bleue du Schéma Régional de Cohérence Ecologique et du SCoT. **Ce n'est pas suffisant**, il faut en préciser les conditions de mise en œuvre. Il est nécessaire d'aménager une infrastructure fonctionnelle pour préserver les réservoirs de biodiversité, et pour permettre une circulation fluide des espèces animales et végétales grâce aux continuités écologiques.

La trame verte et bleue en milieu rural, déclinée du SCoT, doit être rendue fonctionnelle. Elle doit être complétée avec une trame plus locale, prenant compte le patrimoine écologique communal, et reliée à la trame principale du SCoT. (Voir fiche n° 2-1). La continuité de la trame verte le long de la Maine doit être assurée. La traversée de l'agglomération par la Maine présente des enjeux considérables sur les plans paysager, d'aménagement, de déplacements et de biodiversité.

Il est nécessaire d'élaborer une OAP (orientation d'aménagement et de programmation) qui fasse la synthèse des enjeux du site, en complément à celle consacrée au Val de Loire. (Voir fiche n°2-2).

Le PLUi exprime une **volonté de mieux prendre en compte le patrimoine**, et en particulier le patrimoine bâti. **Mais cette volonté n'est pas mise en œuvre** dans le projet de PLUi. Ce n'est pas acceptable. Une annexe au règlement est consacrée à la «protection » de ce patrimoine par le PLUi.

Cette annexe, comme le règlement et les documents graphiques, ainsi que le document de justification des choix, sont **insuffisants et doivent être complétés** sur 2 plans :
- les critères de sélection des éléments du patrimoine,
- le niveau de prescriptions pour les éléments de patrimoine retenus, car, aujourd'hui, elles ne se distinguent pas du droit commun (Voir fiche n°3)

Faute de quoi, le gros travail d'inventaire qui a été fait, ne sert finalement à rien.

La question du paysage est bien traitée pour la vallée de la Loire, mais ignorée pour celle de la Maine, notamment dans l'agglomération où elle constitue pourtant un enjeu majeur. Il n'est pas joint de révision au règlement de publicité, pourtant très ancien. (Voir fiche n°4)

Les principes d'**organisation du territoire en polarités** ont pour finalité de rapprocher habitat, services et emplois, de diminuer les besoins en déplacements.

Le PADD exprime la volonté de limiter la périurbanisation par l'organisation des polarités, par les coupures vertes, et par l'instauration de Zones d'Agriculture Protégée. Mais **certaines dispositions vont en sens inverse** (Voir fiche n° 5). L'ouverture d'une nouvelle **zone commerciale péri-urbaine, à Moulin Marcille contredit l'organisation du territoire en polarité**. Cette zone autorise l'ouverture de commerces banals et alimentaires, en contradiction avec la charte commerciale adoptée par ALM. Elle se pose en concurrente du pôle urbain central et impose l'usage de la voiture. **Il faut y interdire les commerces qui ne sont pas en phase avec la vocation initiale de la zone.**

L'adaptation au changement climatique devrait être traitée. Il est nécessaire de renforcer le végétal en ville et notamment les espaces arborés, qui permettent de diminuer la température en périodes chaudes. Dans le même esprit, il faut éviter de supprimer les espaces boisés classés. (Voir fiche n°6)

Il est nécessaire de **renforcer la protection de l'environnement** et de tendre, notamment, à une meilleure qualité écologique des cours d'eau. (Voir fiche n°7)

Sommaire
des fiches thématiques

- **FICHE N°1 : ORIENTATIONS CONCERNANT LES DEPLACEMENTS** P.4
  - **FICHE N°1-1 : MODE DOUX A PRIVILEGIER, LE VELO**
  - **FICHE N°1-2 : DÉPLACEMENT PIÉTON**
  - **FICHE N°1-3 :DES AMENAGEMENTS ROUTIERS SURDIMENTIONNES ET SOUS-EVALUES**
- **FICHE N°2 : BIODIVERSITE** P12
  - **FICHE N° 2-1 : TRAME VERTE ET BLEUE EN MILIEU RURAL**
  - **FICHE N° 2-2 : LA TRAME VERTE ET BLEUE EN TRAVERSEE URBAINE**
- **FICHE N°3 : PATRIMOINE** P20
- **FICHE N° 4 :PAYSAGE** P24
- **FICHE N°5 : ORGANISATION DU TERRITOIRE EN POLARITÉS** P25
- **FICHE N°6 : LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET ADAPTATION** P26
- **FICHE N°7 : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTE** P27

FICHE N°1 : ORIENTATIONS CONCERNANT LES DEPLACEMENTS

Enjeu :

- Diminuer les consommations d'énergie, notamment d'énergie fossile importée. Diminuer les émissions de gaz à effet de serre.
- Diminuer la pollution de l'air, source de maladies et de décès prématurés.
- Améliorer la qualité de vie, notamment grâce à une circulation apaisée.

Les objectifs affichés pour les différents modes :

- Réduction de la part modale de la voiture de **60.3% à 52% soit une réduction de 14%** par rapport à l'utilisation actuelle
- Augmentation de la part modale des piétons de **26.3% à 30% soit une augmentation de 14%** par rapport à la pratique actuelle
- Augmentation de la part modale du vélo de **3.1% à 5% soit une augmentation de 61%** par rapport à l'utilisation actuelle,
- Augmentation de la part modale des transports en commun de **8.1% à 11% soit une augmentation de 36%** par rapport à l'utilisation actuelle

REMARQUES :

- Comme chacun peut le constater, et cela a été reconnu en réunion d'information du Conseil de Développement, y compris par les élus, la circulation est fluide dans l'agglomération d'Angers. Il n'y a pas de difficulté de circulation, hormis quelques embarras de circulation pendant l'heure de pointe du matin et du soir.

- La diminution de la circulation en voiture dans l'agglomération, due à la décroissance de la part modale voiture, ne sera pas compensée par l'augmentation prévisible de la population. L'accroissement de population ne peut donc pas justifier des investissements routiers.

- La part modale du vélo a baissé (**3,7% en 1998 contre 3,1% en 2012**). Il manque un diagnostic sur cette diminution qui permettrait de cibler les actions nécessaires, et de mettre en place une politique globale pour un réseau de continuité cyclable sur l'ensemble de l'agglomération.

Faute de quoi, l'objectif affiché risque de paraître optimiste.

Moyens affectes aux differents modes :

- Voiture : au minimum **75 M€ + 6M€** pour la sécurisation du trafic voitures
- Piétons : **non défini** (antérieurement 0.7 M€ par an pour la mise en accessibilité depuis 2010)
- Vélos : **non chiffré**
- Transports en commun : **250 M€ + 10M€ pour le transport par voie ferrée**

Les aménagements prévus ou à prévoir pour les modes doux, ne sont pas chiffrés globalement, que ce soit pour le vélo ou pour les déplacements piétons. Il est donc difficile d'estimer l'effort programmé.

Au regard de ces éléments :

- **les projets et les prévisions de financement ne sont pas en phase avec les objectifs affiches,**
- **ces objectifs sont en retrait par rapport à l'ambition nationale et aux enjeux rappelés ci-dessus.**

L'objectif est de réduire la part modale de la voiture, mais il est prévu d'importants investissements routiers : quelle est leur utilité ?

On ne peut imaginer de rentabiliser les investissements routiers envisagés, seulement pour fluidifier la circulation pendant une ou deux heures de pointes, au cours desquelles on constate quelques difficultés. Ce ne sont pas des aménagements d'avenir.

Par ailleurs, il s'agit d'aménagements qui sont destinés à fluidifier la circulation routière. On peut aussi affirmer qu'une bonne partie des investissements prévus pour les opérations répertoriées en actions 7-3 vont aller dans le sens d'une meilleure fluidité du trafic automobile.

Tous ces aménagements vont plutôt inciter les usagers à continuer à utiliser leurs voitures, **ce qui va à l'encontre de l'objectif affiché de diminution de la part modale de la voiture.**

Pour faciliter l'atteinte des objectifs affichés, il est de meilleure politique d'affecter tout ou partie des moyens prévus pour les aménagements routiers sur les autres modes : piétons et notamment mise en accessibilité des cheminements et des bâtiments et services publics, vélos, multi-modalité et transports en commun.

Les transports en voiture représentent une part importante des émissions de gaz à effet de serre, et sont une source de pollution atmosphérique. Les lois Grenelle et la loi pour la transition énergétique ainsi que la COP 21 fixent des objectifs de diminution des émissions provenant de la combustion des carburants, avec lesquels **les objectifs affichés dans le projet de PLUi ne sont pas en phase.**

Beaucoup d'agglomérations françaises ont adopté des parts modales des modes doux et de transports en commun plus en rapport avec les objectifs nationaux. Il est nécessaire que les politiques adoptées par l'agglomération soient plus ambitieuses.

A titre d'exemple, **Nantes, Bordeaux et Toulouse se sont engagés à atteindre 15 % de part modale vélo en 2020.**

Toulouse dans son PDU inscrit la diminution de 12 points de la part modale de la voiture d'ici 2020 mais triple la part modale du vélo, mettant en avant que dans un rayon de 15 km, **le vélo doit devenir une vraie alternative à la voiture, et doit donc être « concurrentiel» .**

Exemple : Toulouse au top des pistes cyclables dans le Sud-ouest (source le journal « la dépêche »)

Le PDU de Lille prévoit entre 2010 et 2020 de faire passer **la part du vélo de 2 à 10 %** ; à Dijon le PDU réalisé en 2011 fait passer **la part modale du vélo de 3 à 10 %.**

La Charte de Bruxelles, en 2009, est signée par les villes s'engageant à passer **la part modale du vélo à 15% en 2020.**

Il serait légitime que la Ville d'Angers s'associe à cet objectif.

FICHE N°1-1 : MODE DOUX A PRIVILEGIER, LE VELO

ENJEU

- Permettre un net ré-équilibrage des modes de déplacement au profit du vélo.
- Rattraper le retard constaté par tout un chacun sur les aménagements en faveur de ce mode de déplacement (et souligné par les élus devant le Conseil de Développement de la région d'Angers)
- Accompagner l'arrivée du vélo à assistance électrique, qui va effacer, pour beaucoup d'usagers, les obstacles que pouvaient constituer des pentes trop fortes ou des distances trop importantes, en doublant voire triplant le rayon d'action en Km du vélo.
- Diminuer ainsi la consommation d'énergie fossile sur le territoire, et donc les émissions de gaz à effet de serre.

LES VOIES RESERVEES AUX VELOS

Il est nécessaire de **poursuivre les actions en faveur d'une circulation sécurisée des vélos** sur l'agglomération d'Angers :

- poursuivre l'aménagement d'un réseau continu de pistes cyclables séparées de la circulation générale ou de bandes cyclables confortables formant un réseau de continuités cyclables, et toujours sécurisées au niveau des raccordements aux intersections

- abaisser la vitesse dans le cas où cela n'est provisoirement pas possible : **réduire à 30 km/h la vitesse de circulation des voitures,** notamment pour se rapprocher de la vitesse de base d'un vélo à assistance électrique (25 km/h, vitesse au-delà de laquelle l'assistance électrique se coupe). Cela permet de diminuer les différentiels de vitesse et de limiter les sources de conflits entre les deux modes, qui se partageront plus équitablement l'espace public, dans une circulation générale apaisée.

- s'engager sur la réalisation d'un réseau cyclable, continuités cyclables, et d'un Réseau Véloroute express, ces « autoroutes cyclables » que commencent à réaliser les villes d'Europe du Nord et plusieurs villes françaises telles que Grenoble, Paris, Strasbourg…, avec priorité aux vélos.

STATIONNEMENT DES VELOS

Les orientations d'aménagement et de programmation concernant les déplacements/modes doux prévoient de mettre en place pour les vélos une offre de stationnement à proximité des pôles générateurs de déplacements (habitats, équipements, commerces, etc.)

Cette orientation va dans le bon sens, mais pour la rendre efficiente, il faut modifier et compléter le règlement écrit. Page 15, le règlement stipule en effet de réaliser des places de stationnement pour les vélos qui permettent de répondre aux besoins nécessaires au fonctionnement des commerces, activités ou équipement. Or, sauf exception, le vélo n'est pas utile à proprement parler pour le "fonctionnement" de ces entités. **En réalité, il faut imposer une capacité de stationnement des vélos, pour satisfaire les besoins des employés et des clients ou usagers.**

Par exemple, il faut prescrire une capacité de stationnement des vélos des clients et usagers égale à un pourcentage des flux de clientèles prévus, ou égale à un pourcentage des stationnements prévus pour les voitures. Pour rester cohérent avec l'objectif de répartition des déplacements, entre les différents modes, il faut **prévoir pour les vélos, un minimum-minimorum de 10% du nombre de stationnements prévu pour les voitures**, avec un **seuil minimum de 3 ou 4 places.** (10% est le rapport entre la part modale vélos 5% et la part modale voitures 52%)

Mais la part modale visée dans le PLUi pour le vélo manque d'ambition. **La Charte de Bruxelles signée par plusieurs villes françaises prévoit plutôt 15%, c'est-à-dire trois fois plus**.

Pour permettre un meilleur accueil des cyclistes en ville, il faut **mettre en place autant d'arceaux que de part modale souhaitable (15 %),** avec un minimum d'un arceau devant chaque commerce.

Il est certes souhaitable de remplacer un emplacement de stationnement voiture **par 5 à 6 arceaux vélos,** situés de préférence avant les carrefours pour dégager la visibilité, mais le stationnement des vélos devant les commerces n'a pas obligation à être systématiquement groupé.

Il est également nécessaire d'imposer **des abris vélos quand le stationnement vélo est regroupé.** C'est vraiment un plus, surtout pour l'employé qui laisse son vélo toute la journée. La gare est tout particulièrement concernée si l'on veut en faire un pôle d'échanges multimodal sûr et confortable, et de nature à y réduire l'usage de la voiture.

Pour les commerces et services existants, **il est nécessaire de mettre en place un plan de rattrapage :**

- un arceau devant chaque commerce, sauf impossibilité démontrée. Cela permet d'afficher l'avantage et la souplesse de ce mode de déplacement pour aller faire ses courses, et de rattraper une partie du retard pris dans ce domaine.
- A l'occasion de l'aménagement des places de parking ''minute gratuite'' devant certains commerces, ces places livraison devraient être obligatoirement doublées de deux arceaux vélo.
- Il faut aussi permettre au vélo cargo de se stationner ailleurs que sur le trottoir quand c'est possible.
- Il est à prévoir un fort développement de ce type d'engin, très pratique pour transporter les enfants mais aussi pour les livraisons, dans la Ville centre.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier les mêmes mesures (**15 %**) pour tous les parkings voiture en ouvrage, avec une accessibilité optimum. Un contre-exemple : le stationnement des vélos au fond du parking rue Thiers.

L'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation (J.O. du 23 février 2012) stipule, comme l'indique le règlement du PLUi, que toute nouvelle construction qui prévoit du stationnement pour les voitures, doit réaliser des espaces de stationnement couverts et aisément accessibles pour les vélos.

Il est nécessaire de compléter le projet de règlement comme suit :

« Pour la réalisation de ces places, les caractéristiques suivantes sont à respecter :

- Il est demandé une surface minimale de 1,5 m² par emplacement, en plus de la surface nécessaire à l'ouverture de la porte et au cheminement à l'intérieur du local ;

- Ces stationnements doivent être réalisés sous la forme de locaux spécifiques clos et sécurisés, d'une hauteur minimale sous plafond de 2,20m, couverts et aisément accessibles (sans marches) depuis l'espace public ou les points d'entrée du bâtiment, [supprimer : de préférence] au même niveau que l'espace public. Ils doivent être aérés et éclairés, équipés de systèmes d'attache (barres, appuis, arceaux, à l'exclusion des râteliers pince-roues) fixés au sol ou dans le mur, assurant une bonne stabilité au vélo attaché, ou des systèmes de suspension par la roue avant offrant sécurité et stabilité équivalents. »

Il convient également de compléter le règlement sur les places de stationnement vélo dans les immeubles d'habitation. Il faut prescrire un quota minimum de place pour le stationnement des vélos dans les immeubles (***Cf. recommandations du CEREMA)*** :

chambre ou studio : 0,5 à 1 place F1 ou F2 : 0,5 à 1 place F3 : 1 à 1,5 place F4 : 1,5 à 2 places F5 et plus : 2 à 2,5 places

SCHEMA DIRECTEUR VELO

Comment est articulé le PLUi avec le Schéma Directeur Vélo qui avait été approuvé à l'unanimité des élus de l'agglo le 9 avril 2009 (délibération n° 2009-61) ?

Ce document de **35 pages s'engageait** sur des réalisations telles que des **liaisons sécurisées** entre périphérie et ville centre (**page 31**), décrivait les **équipements de stationnement vélo** à réaliser sur les espaces publics mais aussi privés comme les grandes surfaces commerciales (**page 15**) et les immeubles (**page 33**), prévoyait **information et communication en faveur du vélo** (**pages 25 et 26**) et incluait une **charte détaillée des aménagements cyclables** qui avait été adressée aux communes membres.

Bien qu'il constitue une référence récente pour Angers Loire Métropole, **ce Schéma directeur vélo ne fait plus l'objet d'aucune publicité**. Il n'est pas accessible au public, facilement. Il conviendrait de l'actualiser en fonction des nouvelles analyses et orientations, d'en combler les lacunes (il souffrait notamment d'un manque de précision sur les tracés d'itinéraires cyclables) et de l'intégrer au PDU, désormais pleinement intégré au PLUi.

Il convient notamment d'envisager **sept actions urgentes** pour améliorer les configurations de voiries qui nuisent à la sécurité des déplacements vélo :

1) liaison entre Angers et Les Ponts-de-Cé

2) reprise complète de voirie Bd Gaston Ramon (entre la Maine et le carrefour Doyenné-Joxé) pour un partage de l'espace, respectueux des vélos et des piétons

3) rond-point à feux Doyenné-Joxé (très dissuasif pour les cyclistes)

4) traversée de la voie ferrée actuellement impossible en venant de Jean Bouin (Bd Pierre de Coubertin) vers l'avenue Montaigne

5) liaison entre Angers et St Sylvain (Parc-expo) par la route de Paris

6) liaison entre Angers et Trélazé

7) voie verte (section de la véloroute 43, dite « Vélofrancette », reliant Ouistreham à La Rochelle) le long de la Maine entre le CHU et l'île St Aubin (revêtement dégradé, discontinuité à cause d'un parking au niveau du bac de l'île St Aubin, signalisation incohérente ou non respectée)

De manière plus générale, il est nécessaire de concevoir un partage de l'espace voirie qui fasse une meilleure part à une circulation sécurisée des vélos.

Pour prendre d'autres exemples, sur la commune de Saint Barthélemy, il y a beaucoup de cyclistes. Notamment dans la Z.I. où la circulation est très dense et les poids lourds très présents, il y a un **manque impressionnant de bandes ou pistes cyclables.**

Certains points noirs sont dangereux pour les usagers du vélo :

- Point noir du rond-point de la Gibaudière au rond-point de la Bouvinerie (biopole) : il existe une bande Boulevard de la Romanerie qui s'arrête au rond-point de la Gibaudière, et ensuite il n'y a plus rien alors qu'il reste 2 ronds-points à franchir ainsi qu'un pont, sur un axe constamment emprunté par les poids lourds qui rejoignent l'A87.
- Absence de piste cyclable route d'Angers entre le Rond-point de la Taillandrie et rue de Verdun (route principale qui traverse la commune).
- Tout près de Saint Barth. le Boulevard Gaston Birgé ne possède pas de piste cyclable.

Un constat similaire peut être fait sur de nombreuses communes de l'agglomération.

La révision du schéma directeur vélo, l'abaissement des vitesses et la mise en place d'actions efficaces d'identification et de résorption des points noirs sur l'ensemble de l'agglomération, doivent être une priorité.

FICHE N°1-2 : DÉPLACEMENT PIÉTON

Enjeu :

permettre un déplacement confortable pour tous les piétons et notamment les personnes à mobilité réduite

ACCESSIBILITE, CONFORT ET SECURITE

Le POA sur les déplacements termine le chapitre sur un plan piétons sur la ville d'Angers, **page 42**, par la phrase suivante : *« ...le déplacement piéton... est a priori moins conditionné par la présence d'une infrastructure comme pour les transports collectifs ou la voiture.»*

Ce n'est pas totalement exact. L'accessibilité aux personnes en situation de handicap est, avec le confort du cheminement et sa sécurisation, un élément C'est par ailleurs **un objectif national** déjà ancien et une obligation législative à traduire dans le PLUI, même si le terme (initialement prévu pour 2015) en a été retardé.

Il est indispensable de poursuivre les aménagements déjà entrepris en ce sens dans la Ville d'Angers et l'agglomération. **La fiche d'action 7-2 reste trop vague sur le sujet.** Certains sites très fréquentés par les piétons sont très inconfortables voire dangereux.

Par exemple, le Boulevard Gaston Ramon devant le carrefour Saint Serge, a des trottoirs beaucoup trop étroits au regard de la fréquentation des lieux, et de la présence d'arrêts de bus, par ailleurs indispensables.

L'objectif est de garantir des modes de déplacements et des espaces publics de bonne qualité, accessibles et sécurisés, pour tous des publics. Certains tracés au PLUi sont à cet égard contestables.

Il est bien prévu, dans l'action **7-1 (renforcer l'accessibilité pour tous les publics au réseau de transport en commun)**

- des objectifs d'amélioration des conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite
- de garantir des espaces publics accessibles à tous (voirie, trottoirs, établissements publics ...)
- d'organiser la cohabitation de tous les modes de déplacements

Mais les indicateurs de suivi et/ou d'évaluation ne concernent que l'accessibilité aux transports en commun.

Il faut rajouter des indicateurs sur la mise en accessibilité des espaces et bâtiments publics.

FICHE N°1-3 DES AMENAGEMENTS ROUTIERS SURDIMENTIONNES ET SOUS-EVALUES

Enjeu :
la faible rentabilité des aménagements routiers projetés, face aux besoins de financements pour favoriser les modes doux, et leurs effets contradictoires aux objectifs de diminution relative de la voiture en ville.

LA COUVERTURE DE LA VOIE DES BERGES

La couverture de la voie des berges va pérenniser un ouvrage routier monumental en plein centre-ville au bord de la rivière. En engageant de nouveaux investissements sur cet ouvrage, la collectivité condamne pour longtemps les abords de la rivière en site urbain, engage celle-ci vers des coûts d'entretien élevés, pérennise les nuisances sonores et les pollutions aériennes, et rend irréversible cet ouvrage nuisible à la qualité du patrimoine, et à celle du corridor écologique de la rivière.

Ce choix comporte par ailleurs des effets auquel le PLUi n'apporte pas les réponses :

- **La cohérence du schéma de circulation :** La seule référence d'analyse reste le PDU de 2005, qui ne prévoyait pas la couverture de la voie sur berges. Les interrogations portent particulièrement sur les effets induits par la couverture en termes d'aménagements, de reports de circulation sur le centre et sur les têtes de pont, et de mesures induites par cette option. Cette question est un préalable nécessaire pour apprécier un tel dispositif dans le PLUi.

- **Un de ces effets induits concerne la tête de pont Basse-Chaîne :** L'OAP Coeur-de-Ville fait figurer le réaménagement du carrefour de tête de pont sans en indiquer les caractéristiques. Les schémas d'aménagement présentés dans le cadre du projet Cœur de Maine présentaient un projet d'échangeur nouveau autour de l' « Hôtel du roi de Pologne » difficilement acceptable au regard du patrimoine, au pied du château et avec l'Hôtel cerné de toutes parts, par des voiries. On ne voit aucun Emplacement Réservé au profit de l'agglomération, sur le plan de zonage, ni aucun budget au PAO.

- **La desserte directe de la gare** proposée, permet de valoriser l'usage du train pour les relations inter-métropolitaines ; mais elle présente en contrepartie l'inconvénient de favoriser la résidentialisation périphérique et la périurbanisation. Il convient donc d'en limiter la fonctionnalité à son usage principal.

- **La limitation de la circulation de transit** repose alors sur des traitements spécifiques de la voie. Mais le premier d'entre eux est de limiter la vitesse en amont avenue de l'Atlantique, en adaptant les caractéristiques de la voie à une vocation urbaine (en cohérence avec le PAO « Déplacements » qui propose –p57- *« **délester les axes radiaux d'accès au cœur de l'agglomération. Retraiter des axes radiaux »***). Or, il n'y a pas de proposition sur ce sujet au PLUi.

- **La voie des berges n'est pas inscrite au zonage** en « voie structurante paysagée » comme les sont toutes les autres voies à vocation équivalente au schéma de hiérarchisation. Il est fortement regrettable de pérenniser une infrastructure autoroutière au cœur de la ville d'Angers. Mais si elle est conservée, il devrait au moins être prévu un traitement améliorant sa qualité paysagère (et conforme au délestage annoncé).

D'une manière générale, aucun budget n'est affecté à la nouvelle vocation affichée comme plus urbaine de la voie des berges.

L'ENTREE DE VILLE SAINT SERGE

L'échangeur complet autoroutier St Serge est affiché dans l'OAP St Serge (en arrière de Conforama) .

En revanche, aucun des ouvrages corollaires à la charge de la collectivité n'apparaissent au PLUi :

- aucun Emplacement Réservé pour l'implantation du dispositif d'entrée de ville à double giratoire.

- aucun budget inscrit au PAO pour sa réalisation. Le budget de **20-25 M€** financé par Cofiroute couvre l'échangeur de sortie. Or le double giratoire d'entrée et l'acquisition des terrains et bâtiments sont particulièrement onéreux.

- Le schéma d'accès au centre-ville devra être adapté à cette nouvelle entrée :

à cet égard, la rue J. Joxé, classée en voie de maillage inter-quartiers, doit devenir une voie de niveau réseau urbain d'agglomération. Elle devrait en outre recevoir dans le zonage un traitement paysager adapté à son caractère urbain structurant.

LA BRETELLE DE SORTIE VERS MOULIN MARCILLE

L'objectif affiché pour la bretelle de sortie vers Moulin Marcille est d'assurer une meilleure accessibilité à la zone commerciale. (voir aussi fiche n°10 sur les inconvénients de cette zone)

L'opération est prévue dans le lit majeur de la Loire, au cœur d'un écosystème bocager, **en zone NATURA 2000**, et va donc avoir un impact environnemental important.

Par ailleurs, le projet paraît **très sous-estimé à 8,5 M€.** Il est prévu d'être financé **à 100%** par des fonds publics, sans participation de la viabilisation de la zone d'activité, pour lequel il est pourtant prévu.

Car le deuxième objectif d'amélioration de l'accès au secteur Est de l'agglomération reste à justifier, compte tenu de l'existence de nombreux accès vers l'Est existants sur le périphérique et en l'absence d'une voirie primaire d'agglomération dans ce secteur.

En résumé, l'utilité publique et **le rapport correct coût/avantages restent à démontrer** pour cet aménagement, d'autant que son impact environnemental est majeur.

Si sa réalisation était maintenue, il faudra tester d'autres solutions telles que **l'aménagement d'une voie directe A87--> avenue Moulin Marcille** qui rendrait le même service à moindre coût.

On pourrait également examiner s'il n'est pas possible de construire cette bretelle au nord du franchissement de l'Authion.

ACCES DIRECT AU QUARTIER GARE

Les caractéristiques schématiques de l'échangeur en giratoire dénivelé pour un nouvel accès au secteur gare sont surdimensionnées **si on réduit la vitesse de base de la RD323 à 50 km/h**, comme cela est annoncé. Et dans le cas contraire (**vitesse maintenue à 70 km/h sur la 2X2 voies**) l'estimation à **4M€** paraît bien sous-estimée d'autant qu'il faudra construire un ouvrage d'art sous une **2X2 voies** sous circulation.

Par ailleurs cet accès sera de nature à accroitre la circulation dans ce quartier, au risque de créer des difficultés (capacité des voies, stationnement).

FICHE N°2 : BIODIVERSITE

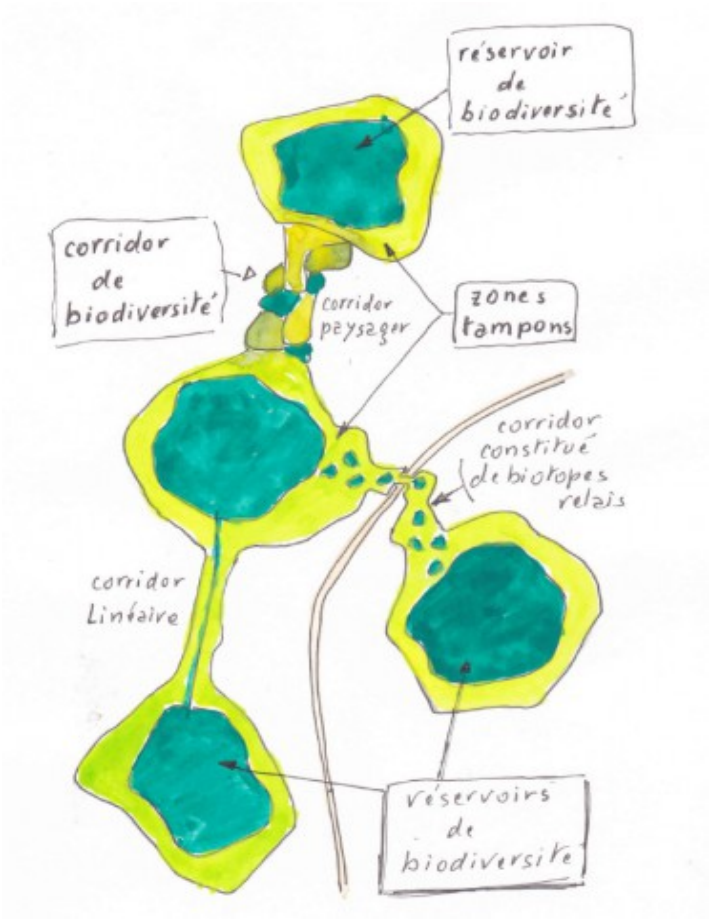
Enjeu :
préserver la biodiversité, enjeu vital pour l'humanité, reconnu par l'ensemble des nations de l'ONU, et objectif national.

LE DIAGNOSTIC NE FAIT PAS RESSORTIR LES ENJEUX PROPRES AU TERRITOIRE

Le diagnostic est une compilation de documents généraux, qui ne permet pas de faire ressortir les enjeux essentiels du territoire en matière d'espaces naturels majeurs et de biodiversité, ni de les hiérarchiser.

Il serait, par exemple, nécessaire, à partir des bases de données naturalistes disponibles sur le territoire, d'extraire des états de richesse patrimoniale et de les comparer aux états nationaux ou régionaux, afin de faire ressortir les spécificités et enjeux de l'agglomération angevine.

Par ailleurs, beaucoup de haies existantes n'étant pas répertoriées, il est nécessaire d'indiquer les critères qui ont été pris pour sélectionner les haies répertoriées.



FICHE N° 2-1 : TRAME VERTE ET BLEUE EN MILIEU RURAL

Enjeu :
une trame verte et bleue fonctionnelle, apte à la libre circulation de la flore et de la faune sur le territoire, en tenant compte des fonctions concernant les migrateurs.

UNE INFRASTRUCTURE ECOLOGIQUE

La trame verte et bleue est détaillée sur les plans de zonage, ce qui est un bon choix.

Mais la trame verte et bleue doit être conçue comme un projet d'aménagement du territoire.

Il s'agit de constituer une infrastructure écologique destinée à permettre **la circulation des espèces animales et végétales sur le territoire d'ALM** et notamment entre les réservoirs de biodiversité.

Les conflits avec les aménagements, les infrastructures ou l'urbanisation doivent être identifiés, et un traitement doit être proposé, pour favoriser les liaisons écologiques.

Le PLUI n'identifie pas les points noirs, et notamment les points de conflit avec les infrastructures.

Au contraire, par exemple, **planche L13,** les chaussées de l'autoroute **A11** et de la route Angers-Pellouailles-les-Vignes sont classées en trame verte et bleue, alors même qu'il n'existe aucun passage faune.

Il faut identifier les zones de rupture de la trame verte et bleue. Une telle identification permettra d'inciter les différents maîtres d'ouvrage à mettre en œuvre, progressivement, des actions destinées à amoindrir ou supprimer ces points noirs et accroître ainsi la fonctionnalité des liaisons écologiques concernées.

Cela doit faire l'objet d'une opération d'aménagement et de programmation spécifique.
Celle-ci précisera comment et dans quelles conditions sont créées les corridors écologiques identifiés au SCoT (DOO), et sont confortées les corridors écologiques prévus dans le DOO.

PRESERVER LES RESERVOIRS DE BIODIVERSITE

Il ne peut être envisagé, sans une étude d'incidence sérieuse, **d'étendre la zone NL** (camping) de Montreuil Juigné dans le coteau **à l'intérieur de la zone NATURA 2000.**

Cette extension a un impact sur la rivière et sur les habitats de rive. L'affirmation de non incidence de l'évaluation environnementale est loin d'être démontrée.

- Il est, par ailleurs, indispensable d'identifier les plans d'eau existant sur le territoire tels que les étangs et mares, pour vérifier qu'ils constituent, avec les cours d'eau, un réseau fonctionnel "en pas japonais". Il sera ainsi possible de reconstituer, si nécessaire, progressivement un réseau de zones humides (trame bleue) fonctionnel, en toute connaissance de cause.
- Ce travail a été réalisé par les associations, sur la commune de Saint Barthélémy d'Anjou et peut être communiqué. Mais les éléments, sur l'ensemble de l'agglomération, sont disponibles sur les cartes des cours d'eau BCAE de 2013 (http://www.maine-et-loire.gouv.fr/carte-des-cours-d-eau-bcae-du-18-decembre-2013-a636.html.)
- Il serait également utile que les zones humides identifiées au plan de zonage soient à terme reliées à ce réseau fonctionnel.

DES LIAISONS ECOLOGIQUES FONCTIONNELLES

La liste ci-après relève également quelques exemples des insuffisances sectorielles de la trame verte et bleue :

Plusieurs points méritent d'être analysés, en considérant qu'en règle générale, **une largeur inférieure à 200 mètres ne peut pas être sérieusement considérée comme fonctionnelle**.

Dans la plupart des cas, au regard des planches de zonage, il est possible d'élargir la trame verte et bleue dans les zones N ou A adjacentes.

Liaison Est de la trame verte et bleue

Cette liaison est formelle mais devra être rendue fonctionnelle pour faciliter les échanges entre les basses vallées angevines et la vallée de la Loire.

Elle doit présenter des caractéristiques minimales, une diversité des écosystèmes, avec une largeur minimale en tout point **d'au moins 200 mètres** et un réseau opérationnel de zones humides, notamment de cours d'eau et plans d'eau tels que mares et étangs.

Il est donc nécessaire d'identifier les plans d'eau et zones humides sur ce tracé ou à proximité, pour les préserver ou obliger à leur remplacement en cas de destruction.

Cette liaison Est de la trame verte et bleue pourrait utilement faire l'objet d'une OAP. Il s'agit d'un corridor à conforter, voire même à créer dans certains secteurs.

Il est également indispensable :

- planche **K13** du règlement graphique, d'élargir la trame verte et bleue sur la zone A à l'Ouest et/ou sur la zone N à l'Est

- planche **J12** d'élargir la trame verte et bleue en l'étendant à l'ensemble de la zone inondable classée N et une partie de la zone A à l'Est.

Liaison ouest par le Brionneau

- En milieu urbain, il convient d'améliorer le plus possible, notamment à l'occasion de la construction de la deuxième ligne de tramway, la liaison verte et bleue, au niveau de la place Maurice de Farcy (entre Belle Beille et Saint Jacques), en prolongement de l'étang Saint Nicolas, vers le lac de Maine.

- Le long du Brionneau, la trame verte est trop étroite dans certains secteurs : planche **K7** du plan de zonage, la trame verte doit être élargie sur la partie basse de la zone Ng (dépôts de matériaux inertes) suivant le recul consenti sur le plan de masse par l'entreprise, en accord avec la Sauvegarde de l'Anjou. Il est également nécessaire d'élargir la trame verte planche **K6**, au droit du chemin rural de la Tour, en élargissant à l'ensemble des 2 parcelles concernées. Sur la même planche, il faut élargir la trame verte au nord de la RN122 (Angers-Brain sur Longuenée), par exemple jusqu'à la RD 103, ainsi qu'au niveau du chemin "la Fouquière". Même observation pour la planche **J6** adjacente.

- **Planche I6**, il faut élargir de la même manière la partie la plus étroite, par exemple en incluant la zone arborée et l'espace entre les deux.

- Entre les **planches I6 et I5**, il faut retrouver des espaces plus larges pour la trame verte, ou, à défaut, constituer un réseau incluant les haies existantes.

- Élargir également les étranglements sur la **planche H6**, par exemple en incluant la totalité de la zone N et un élargissement sur la zone A, au droit de la zone 2AU. Inclure les zones humides de la zone 1AU et de la Zone 2AU, qui sont au contact avec la trame verte, et les exclure des zonages à urbaniser AU.

Autres liaisons :

- **Planches H7 et G7,** élargir les étranglements inférieurs à 200 mètres de large, ainsi que sur les **planches G8 et H8**, à l'arrivée dans la zone inondable de la Mayenne.

- **Planche E8**, l'étranglement de la trame verte au droit du chemin rural du Bas Coudray au Beurelières, n'a pas de raison d'être. Il est très préjudiciable à une préservation de la fonctionnalité de la liaison écologique, dans un secteur écologiquement riche.

- La liaison entre les **planches E8-E9/D9** est trop étriquée, alors que la zone N en permettrait l'extension vers l'Ouest

- **Planche P4**, il y a un étranglement entre les deux fermes, dont une se situe en zone Na qui permet toutes les constructions et va donc impacter négativement la fonctionnalité de la trame verte dans ce secteur. S'il n'est pas possible de l'élargir, il faudrait trouver une compensation, en imaginant une branche complémentaire au sud, dans la zone A, qui utilise, au moins partiellement, le réseau de haies existantes.

- **Planche P7**, l'étranglement de la trame verte est à revoir, par extension en zone A.

- Liaison **planches Q6/Q7**, revoir l'étranglement en élargissant vers la zone A.

- **Planche R8**, il serait préférable d'inclure la totalité de la parcelle située immédiatement au sud du giratoire, dans la trame verte.

- **Planche S7**, élargir l'étranglement au niveau de la voie ferrée, côté sud sur la zone A (inclure la haie parallèle) et sur la zone N, inclure la partie arborée (l'EBC) et la zone N jusqu'à la limite avec la zone Np

- **Planches T5-T6-U6**, élargir la partie la plus resserrée sur la zone A enclavée entre la trame verte et la zone Uc et déborder un peu de l'EBC sur la zone Av, en planche U6, ou bien élargir sur Av la bande nord-est de la trame verte dans ses parties trop étriquées, en prévoyant une zone tampon au-delà des EBC.

- **Planches R12-R13,** il faudrait imaginer des liaisons trame verte et bleue entre les zones N du nord et du sud, à travers la zone A

- La trame verte le long du Layon et de l'Aubance est nettement insuffisante, souvent trop étriquée pour être réellement opérationnelle.

- **Planche V11,** la trame verte est réduite à l'épaisseur d'une haie ! Ce n'est pas imaginable.

FICHE 2-2 LA TRAME VERTE ET BLEUE EN TRAVERSEE URBAINE

Le SRCE a défini les composantes de la trame verte et bleue. Celle–ci comporte un tronçon stratégique pour le territoire : **la Maine.**

En conformité avec lui, le PADD affirme donc des orientations visant à une continuité du couloir de biodiversité de la Maine.

(*chap11 : « valoriser les espaces intrinsèques de notre territoire… notamment p20 : Préserver les continuités écologiques du territoire avec la trame verte et bleue :…. Pour l'axe de la Maine, … améliorer les conditions biologiques de ce corridor écologique majeur,….en particulier en requalifiant ses rives dans sa partie centrale… » etc.)*

En réalité, les documents du PLUi n'appliquent pas cette intention ;

Zonage et règlement :

Il s'agit tout d'abord d'un axe migrateur essentiel. Il faut donc interdire, à proximité, les grandes baies vitrées et les éclairages nocturnes orientés vers le ciel.

Il est également important de végétaliser le plus possible les abords de la rivière, et de conserver les plantations existantes tels les platanes de la place de La Rochefoucault.

Le règlement impose de « ***ne pas remettre en cause la fonction liée à la continuité écologique*** » de la trame verte et bleue. Cette intention est insuffisante, la continuité n'est pas établie sur toute la traversée et demanderait à être également renforcée.

L'évaluation environnementale affirme que la protection végétale de la trame verte et bleue est notamment assurée par **l'art 9 des zones concernées (p 41).** Or, en site urbain, les prescriptions de l'art 9 restent banales et non spécifiques aux environs de la Maine.

Dans les documents graphiques, le tronçon « **Maine** » de la trame verte et bleue est sauf exception, limité aux espaces naturels inondables en bordure immédiate de la rivière, même pour la partie urbaine. Inexplicablement, elle ne couvre pas le secteur de la base d'aviron ni les espaces des rives naturelles situées en face.

Cela conforte ainsi l'idée d'une interruption complète sur les rives au centre-ville.

Cette définition est trop limitative pour parvenir à la continuité recherchée, et a fortiori pour la renforcer.

- Il est nécessaire que la Trame Verte et Bleue concerne un périmètre plus vaste autour de la rivière.
- Des actions en site urbain doivent contribuer à restaurer une meilleure continuité écologique.
- Au minimum, tous les espaces actuellement naturels des rives et de leurs abords doivent être concernés.

L'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale assoit notamment la valorisation de la trame verte et bleue sur des dispositions des OAP favorisant la végétalisation des sites concernés (p 43).
C'est loin d'être le cas :

Les OAP :

En ville, trois OAP concernent la rivière : le cœur de ville, St Serge, et Campus Santé. Celles-ci traitent très insuffisamment de la place de la trame verte et bleue dans le projet, et n'affichent pas une cohérence d'ensemble.

OAP Centre-ville/cœur de ville :

Dans le chapitre « Renforcer la présence de la nature dans la ville », le triptyque d'identité est assez bien choisi : « eau/schiste/végétal ». Il est regrettable qu'il ne se traduise pas dans les faits, en particulier en oubliant l'eau et surtout son articulation au végétal.

Par exemple la définition de l' « axe vert » laisse perplexe : l'intention est bonne, mais celui-ci traverse des secteurs urbains particulièrement minéraux, alors même que l'espace naturel le plus important de la ville – la rivière et ses abords au centre-ville-, qui renferme les plus grands enjeux environnementaux urbains, y est totalement ignorée. Cela n'est pas cohérent.

Sur le thème de la rivière, il y a un écart entre les intentions affichées et les dispositions du PLUi : ainsi, « valoriser l'inondabilité des rives » se traduit exclusivement par « le respect du PPRI », ce qui est pour le moins insuffisant ; « valoriser l'accès aux espaces de nature » ne se traduit que par la protection de quelques axes de vue et des alignements d'arbres sur rue.

Mais surtout, la valorisation de la rivière est absente :

Dans le centre, il n'y a aucune disposition concernant la rivière et ses berges ;

les orientations sur l'opération Cœur de Maine traitent exclusivement des aménagements urbains de la terrasse aménagée en couverture des voies, rien sur le rapport à la rivière. Au contraire, il y a interruption sur ce secteur de la « liaison douce » dessinée dans l'OAP St Serge en bord de rivière (alors même qu'il existe sur les berges basses du centre des éléments de cette continuité), rompant la continuité de circulation douce le long de la rivière ;

de même, aucune prescription relative à l'espace naturel n'apparaît sur les rives basses qu'il faut pourtant protéger et développer.

Enfin, il est nécessaire de donner des informations sur les implications de l'allongement de la couverture des berges au regard de l'inondabilité du site dans le secteur où les courants sont les plus forts en cas de crues.

OAP Saint-Serge :

A Saint-Serge, la conservation de la voie rapide entre le nouveau parc inondable, le quartier et les rives implique une regrettable discontinuité entre la ville et l'espace naturel .

Le PLUi pérennise la vocation d'activités du secteur exceptionnel en façade du quartier sur la rivière, de surcroît sans qu'aucune prescription environnementale ou paysagère spécifique au règlement de cette zone UYd n'engage une amélioration de cette zone qui défigure la rivière et l'entrée de ville. Il est nécessaire d'y remédier.

Le secteur Saint Serge affiche la liaison douce le long de la rivière. Il est regrettable que celle-ci s'interrompe en aval dans l'OAP centre-ville. La concertation publique sur l'ancien projet des berges avait permis d'affirmer l'attachement de la population à une circulation douce continue « en boucle » sur les deux rives : celle-ci serait-elle abandonnée ?

OAP Campus Santé :

Affiché comme un secteur stratégique au regard de l'environnement, le secteur ne fait l'objet d'aucune disposition sur ce thème. Seule est prévue la conservation ou la mise en valeur des « espaces boisés, haies ou sujets de qualité qui complètent le cadre naturel d'exception qui borde le site ». C'est insuffisant.

Consacrer une OAP à la Maine dans sa traversée urbaine

Enjeu : intégrer la Maine dans la gestion programmée de l'espace angevin.

Les remarques faites ci-dessus et dans la fiche 4 , les incohérences entre plusieurs secteurs bordant la rivière en site urbain (OAP, règlement et zonage), enfin l'absence de dispositions touchant à la rivière proprement dite, qui est le centre de l'agglomération, **font de la rivière qui traverse la ville, le secteur le moins bien traité du PLUi alors qu'elle en est un élément majeur.**

Il est indispensable que soit créée une OAP complémentaire consacrée à la rivière dans toute sa traversée urbaine, visant à expliciter les orientations d'aménagement et de programmation propres à protéger, conforter, et compléter la Trame Verte et Bleue dans le projet de revalorisation urbaine des berges, la continuité indispensable de ces aménagements ou dispositions, la cohérence avec les aménagements urbains limitrophes, et d'une manière plus générale, la valorisation annoncée de la rivière dans le projet.

FICHE N° 3 : PATRIMOINE

Enjeu :
préserver un patrimoine bâti et végétal qui constitue une part fondamentale de l'identité de l'agglomération.

Le PLUi reflète de manière générale une volonté d'ALM de mieux prendre en compte le patrimoine, et en particulier le patrimoine bâti. Il est à peine besoin de rappeler que ce fut un des motifs d'annulation du PLU Centre en 2009.

Les documents du PLUi se réfèrent donc fréquemment à cet enjeu, que ce soit l'Etat Initial de l'Environnement (p. 88-115), le PADD (p. 18) l'OAP Val de Loire, ou bien entendu le règlement et les règlements graphiques.

Dans cette optique, ALM a mis en place une typologie des éléments du patrimoine bâti reposant sur une différenciation de leurs richesses : ensembles bâtis singuliers, ensembles bâtis séquentiels, édifices bâtis singuliers, et éléments de petit patrimoine local, eux-mêmes sous catégorisés en plusieurs rubriques.

Une annexe au règlement (d'une soixante de pages), ayant donc valeur juridique, est donc consacrée à la «protection » de ce patrimoine par le PLUi. Malheureusement une lecture fine de cette annexe, comme du règlement et des documents graphiques, ainsi que du document de justification des choix, laisse un goût d'inachevé sur 2 plans :

- les critères de sélection des éléments du patrimoine,
- le niveau de prescriptions pour les éléments de patrimoine retenus.

1° - LES CRITERES DE SELECTION DES ELEMENTS DE PATRIMOINE

La grille de classification du patrimoine bâti semble globalement fonctionnelle. Il serait certainement possible d'en discuter certaines différenciations ou d'en pointer certains manques (par exemple de certains patrimoines culturels comme les cercles de boule de fort pourtant reconnue patrimoine culturel immatériel par le ministère). Mais c'est surtout le remplissage interne à chaque catégorie qui pose question.

Dans son chapitre relatif aux composantes bâties du patrimoine (**p. 125-135**), le document de justification des choix, explique pour le moins brièvement la méthodologie à la fois d'inventaire du patrimoine et de sélection de ses composantes, reflétant « une approche patrimoniale au service du projet urbain » (**p. 126**).

ALM a mobilisé un certain nombre de ressources disponibles, du cadastre napoléonien à l'atlas des paysages du Maine et Loire ou à celui du patrimoine pour la ville d'Angers, comportant plus de **3000** éléments (p. 126). Un travail de terrain a complété l'utilisation de ces inventaires, ainsi que des rencontres, pour aboutir «à une sélection des composantes bâties partagée avec différents acteurs (communes, associations, etc.) ».

Mais rien n'est dit sur les critères architecturaux, historiques ou sociaux de sélection, qui sont pourtant logiques et objectivables lorsque l'on parle de patrimoine bâti.

La sélection fut pourtant drastique puisque, sur Angers, on descend spectaculairement de **3000 éléments à, par exemple, 11 éléments classés AD** (ensembles remarquables) et **86 en CA** (édifices de caractère). Sur Angers, dont l'Atlas du patrimoine permet d'étalonner ce qui a pu se faire dans les autres communes d'un point de vue méthodologique, le total des éléments individuels localisables se réduit finalement à **226**.

Le problème est donc non seulement le décalage spectaculaire entre la richesse scientifiquement établie par l'inventaire et le peu d'éléments sélectionnés, mais aussi le manque d'explications sur les critères fondant cette sélection drastique.

Il faut préciser que l'inclusion d'un élément individualisable de patrimoine dans un espace globalement patrimonial (hameaux, quartiers, fronts bâtis, etc.) ne doit pas enlever à cet élément son repérage thématique et spatial particulier (et par voie de conséquence une éventuelle protection sur mesure qui y serait attachée).

De nombreux exemples d'absence d'éléments patrimoniaux dans les listes de l'annexe peuvent ainsi être mis en avant.

Enfin, sur un autre plan, il est vivement regrettable que la seule OAP ayant une dimension patrimoniale (Val de Loire) s'arrête au périmètre du site Unesco, alors que la continuité en termes de patrimoine naturel et écologique mais aussi culturel est évidente entre Loire et Maine (les quais) et en amont avec les Basses Vallées Angevines.

2° - LE NIVEAU DE PRESCRIPTIONS POUR LES ELEMENTS DE PATRIMOINE RETENUS

La réglementation mise en place pour protéger le patrimoine n'est pas suffisante.

Elle reflète la même « légèreté » que celle marquant la sélection des éléments, ce qui pose un vrai problème. Il serait logique que le peu d'éléments retenus soient pour le coup très finement et très strictement protégés.

Le règlement fonctionne sur la base de 2 dispositifs dédiés au patrimoine bâti :

- soit un indice « p » appliqué à deux zones urbaines (UA, UC) et aux zones N et A,

- soit des dispositions spécifiques contenues dans l'annexe 1 dédiée au patrimoine bâti et qui rassemble les éléments relevant de l'article L123-1-5-III-2° (désormais re-codifié au L. 151-19) du code de l'urbanisme.

Le principe est qu'un élément patrimonial ne peut être concerné par les 2 régimes. La répartition des éléments entre les deux a été dictée par « l'appréciation du potentiel d'évolution du bâti sur l'emprise foncière en tenant compte des composantes bâties et végétales du site et de sa situation, soit en zone urbaine, soit en zone naturelle».

Le projet urbain est donc très présent dans cette question de la protection du patrimoine...

Il en découle des dispositions spécifiques **dans l'annexe 1** pour le moins évasives. Sans être exhaustif, les formules, généralement ''copier-coller'' d'une catégorie à une autre, peuvent être rassemblées en une phrase :

« Les évolutions du tissu bâti et les constructions devront s'inscrire de façon harmonieuse dans l'environnement urbain en prenant en compte les qualités des éléments identifiés » (cohérence, composition, perspectives, etc.). Certains de ces éléments pourront cependant « faire l'objet d'adaptations, d'extensions, voire de démolitions partielles ou totales, dès lors que le projet ne remet pas en cause la qualité de l'entité identifiée ».

De même il est relevé systématiquement la mention non explicitée des « désordres structurels irréversibles » pouvant justifier des dérogations aux dispositions de « protection ».

La répétition des mêmes formules, à quelques variantes mineures près, pose question quant à l'adéquation de cette réglementation aux spécificités des catégories patrimoniales sélectionnées par le PLUi. Le principe de l'identification des patrimoines, élément par élément, est précisément de permettre d'ajuster la règle du document d'urbanisme aux caractéristiques individuelles de chaque objet (un peu comme le ferait un règlement d'AVAP).

Mais **l'annexe 1** ne met en place qu'une disposition générique qui laisse le service instructeur totalement libre de l'appréciation de la « prise en compte » exigée par le PLUi.

De surcroît, il faut rappeler qu'en droit de l'urbanisme la prise en compte représente le niveau zéro de l'exigence juridique. Elle est moins forte que le rapport de compatibilité, et bien loin derrière la conformité justement exigée dans la soumission des autorisations en droit des sols au PLU. L'utilisation de cette expression de « prise en compte » est donc très mal venue.

Quant à l'obligation d'une « intégration harmonieuse dans l'environnement urbain », faut-il rappeler qu'il s'agit d'une obligation légale de base du Règlement National d'Urbanisme **(R. 111-27**)...applicable à toute autorisation d'urbanisme !
Il manque donc dans cette annexe le « sur-mesure » qu'on est en droit d'attendre, et dont l'absence se révèle nettement dans certains cas.

Par exemple, l'annexe ne mentionne même pas l'obligation d'alignement dans la catégorie BA des fronts bâtis (**p. 25 annexe 1**), dont les photos mêmes utilisées pour les illustrer témoignent d'un parfait alignement des façades.

Les règles d'alignement dans ces rues relèvent alors des règles de droit commun de la zone UA ou autre, sans tenir compte de manière particulière de l'intérêt patrimonial de ces rues XIXème.

Or **les articles 3** (implantation par rapport aux voies et emprises publiques) des zones UA et UC ne définissent pas de règles particulières au secteurs patrimoniaux (indicés « p » ou listés dans l'annexe 1). L'alignement est possible, selon le profil de la rue, mais sans que cela soit marqué et priorisé comme enjeu patrimonial. La règle ne paraît donc pas suffisante dans une logique de vraie protection des patrimoines.

De manière générale, les règlements de zone réservent d'ailleurs très peu de dispositions spécifiques aux secteurs indicés « p » (principalement les types d'occupation ou d'utilisation des sols soumis à conditions particulières – art. 2).

Enfin, certains articles dédiés au patrimoine végétal au titre de la réglementation générale, ainsi que **l'annexe 1** ouvrent également des possibilités de construction qui paraissent nettement trop larges Les « espaces ouverts présentant un intérêt urbain » (catégorie AE) doivent « rester **non construits sauf pour des occupations et installations mineures inhérentes au bon fonctionnement de cet espace, ou des équipements collectifs publics à vocation culturelle, sportive, éducative, sanitaire, sociale, touristique, de loisirs, et de transport** ».

Ce sont pourtant des lieux comme le jardin du Mail ou la place de La Rochefoucault. Ils se trouvent ainsi potentiellement exposés à une diversité d'équipements qui remettraient profondément en cause leurs caractéristiques.

Il est étonnant que le jardin du Mail et l'avenue Jeanne d'Arc qui apparaissent en photos pour illustrer cette catégorie ne figurent pas dans la courte liste qui les recense (p. 21 annexe) : **la page 22 est vierge**. Manque-t-il des éléments ?

Par ailleurs, certains de ces espaces étaient classés en EBC (espaces boisés classés) dans les PLU ou les POS sortants et ne le sont plus. **Cela conduit à un affaiblissement de l'exigence de protection patrimoniale.**

3° - LES ESPACES BOISES CLASSES (EBC)

On se souvient que ce sujet fut l'un des objets principaux de contentieux lors du jugement rendu par le TA de Nantes, le déclassement massif d'EBC en simples éléments de paysage - au statut juridique moins protecteur- constituant un des éléments de l'erreur manifeste d'appréciation retenue par les magistrats. Le nouveau PLUi doit faire l'inventaire des déclassements par rapport aux documents d'urbanisme en vigueur et les justifier.

Certains espaces emblématiques perdent cette protection juridique renforcée : les alignements de la place de La Rochefoucault et le jardin du Mail !!!

Faut-il rappeler qu'aujourd'hui encore l'article **L. 113-1 (ancien L. 130-1)** permet de protéger « des bois, des forêts et des parcs » mais aussi « des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignements ».

Le discours parfois porté par certains acteurs sur le fait qu'un EBC doit nécessairement être constitué d'une surface boisée est donc inopérant.

Le maintien en EBC d'un jardin public comme celui du Mail ou de magnifiques alignements de platanes comme ceux de la place de la Rochefoucault ou des quais Gambetta et Félix Faure se justifie par conséquent avant tout par l'intensité de protection réglementaire que l'on souhaite leur accorder ; le classement i**nterdit en effet tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements (L. 113-2)**.

Au regard de la place occupée par ces éléments arborés dans la ville d'Angers, il est tout simplement inadmissible que ces 2 espaces - au minimum - aient été déclassés pour se trouver alignés sur l'ordinaire de tous les autres éléments de paysage du territoire.

D'aucuns y verraient une forme de provocation juridique propre à revenir devant le juge, afin qu'il rappelle à la collectivité la valeur patrimoniale supérieure de ces 2 lieux.

CONCLUSION

Il ressort donc de l'analyse du PLUi sous l'angle du patrimoine bâti, un sentiment évident d'inachevé, quand cela ne relève pas directement d'erreurs de choix juridiques.

Inachevé car, malgré le travail effectué pour entrer dans l'inventaire patrimonial et l'intégrer dans le document d'urbanisme, de nombreux éléments manquent quant à l'explication des choix méthodologiques mis en œuvre pour procéder au filtrage des éléments de patrimoine remarquables et constitutif de l'identité urbaine et rurale.

La sélection finalement réduite de ces derniers impliquerait alors une concentration juridique rigoureuse afin qu'ils soient réellement protégés contre des évolutions du bâti sur eux-mêmes ou dans leurs ensembles urbains. Or, le niveau de prescriptions est réduit à peau de chagrin, puisqu'il repose sur des formules juridiques standardisées et beaucoup trop souples, sans précision réglementaire rapportée à chacun des éléments.

On peut reconnaître qu'il n'est certainement pas pertinent de verrouiller à l'excès les possibilités d'évolution du bâti dans les espaces patrimoniaux. Le contemporain peut s'intégrer avec bonheur dans du tissu ancien. En revanche sur les objets architecturaux (immeubles remarquables au sens large), un règlement de PLU ne peut se résumer à rappeler l'obligation basique d'intégration harmonieuse dans l'environnement établie par le Règlement National d'Urbanisme.

ALM s'est donc arrêtée au milieu du gué et doit poursuivre - pour l'affiner - la rédaction des prescriptions, comme elle doit expliquer sa sélection patrimoniale.

FICHE N° 4 PAYSAGE

Enjeu :
préserver et valoriser des paysages emblématiques de l'agglomération angevine.

La protection et la valorisation des paysages est un enjeu fort dans le territoire, indépendamment de la protection du patrimoine bâti.

Le PLUi y consacre d'ailleurs, à juste raison, une OAP complète dans le périmètre du patrimoine mondial du val de Loire. Mais celui-ci s'arrête artificiellement à la confluence de la Maine, alors même que des enjeux de première qualité l'avoisinent en amont.

Cité de manière anecdotique, le concept de paysage ne fait l'objet d'aucune identification, description, protection, prescription, ou simple recommandation. Il est impératif de rectifier cet oubli majeur. C'est par exemple le cas sur la Maine, site peut-être le plus emblématique d'Angers qui doit être protégé. Elle pourrait faire l'objet d'une AVAP complétant celle qui est inscrite entre Bouchemaine et le lac de Maine, en attendant qu'une partie de ses effets soit complétée par le futur Secteur Sauvegardé..

Angers Loire Métropole n'a pas profité de la procédure d'élaboration du PLUi pour engager en parallèle l'élaboration d'un règlement local de publicité intercommunal (RLPi).

Les règles applicables sur cette thématique demeureront donc dans les années à venir soit celles issues du cadre national (communes non dotées d'un RLP) soit celles issues d'une réglementation locale très ancienne, permissive et totalement inadaptée aux nouveaux enjeux de l'affichage publicitaire **(le RLP d'Angers date de 1987 !)**.

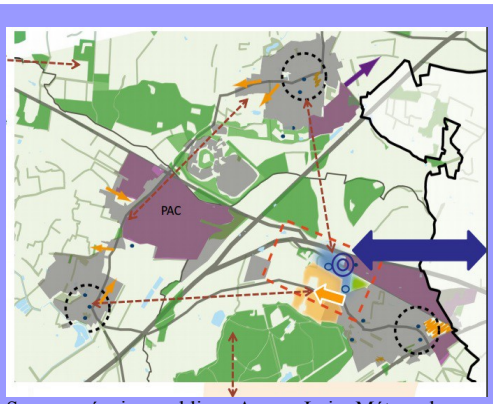
L'impact de la publicité sur les paysages rendait pourtant opportune l'élaboration d'un tel document, dont les modalités d'adoption sont depuis la loi Grenelle II identiques à celle d'un PLUi de manière à articuler les deux démarches.

Il est nécessaire d'engager rapidement une réflexion sur ce sujet, de manière à définir notamment des conditions très strictes d'acceptabilité de la publicité numérique qui s'est multipliée de façon massive dans l'agglomération au cours des dernières années, faute d'une réglementation adaptée.

FICHE N°5 : ORGANISATION DU TERRITOIRE EN POLARITÉS

Enjeu :

Rapprocher les habitants des commerces, des services et des lieux d'emplois, pour un cadre de vie au quotidien, plus agréable, et des déplacements plus courts et moins onéreux. Diminuer, par la même occasion, les émissions de gaz à effet de serre. Maîtriser la périurbanisation et la consommation foncière.



Source : réunion_publique Angers Loire Métropole polarité_ouest_2013-01-21

DES DISPOSITIONS EN CONTRADICTION AVEC L'ORGANISATION EN POLARITE

L'inscription de la zone commerciale de Moulin-Marcille, qui ouvre (après Atoll) une seconde zone commerciale extérieure au pôle urbain central, présente deux inconvénients majeurs supplémentaires :

- d'une part l'ouverture à des commerces banals et alimentaires, en contradiction avec la toute nouvelle charte commerciale que vient d'adopter ALM,
- d'autre-part, l'ouverture d'un nouveau pôle dédié à la culture, particulièrement déstabilisant pour le centre d'agglomération et pour sa qualité.

Ce pôle commercial va à l'encontre de l'objectif de favoriser les déplacements de courtes distances. En développant au contraire les déplacements automobiles pour des usages quotidiens, il va exercer une pression vers de nouveaux investissements routiers dans un secteur (l'entrée autoroutière sud) particulièrement nuisible pour le schéma de circulation.

DESSERTE DES POLARITES PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Il est nécessaire de favoriser une liaison rapide en transports en commun pour permettre aux personnes à mobilité contrainte (jeunes, personnes âgées) d'accéder facilement à la ville centre.

Par quoi commencer ?

- Par la mise en place d'une desserte attractive en transports en commun, qui incitera les familles à habiter la polarité (accès facilité au centre-ville d'Angers, aux services spécifiques, aux lycées et établissements d'enseignement supérieur), entrainant l'installation progressive des services de proximité ?
- Ou par le démarrage de la polarité (construction d'habitations et de locaux pour les services), qui, si elle attire des familles, rendra plus rentable l'installation d'une desserte en transports en commun vers la ville centre ?

En **page 76 du DOO**, c'est la 2ème solution qui semble systématiquement choisie.

Pourtant, certaines polarités déjà en partie constituées mériteraient de tester la 1ère solution, avec, par exemple la mise en place de liaisons bus express expérimentales.

DENSITES

Le PLUi affiche une limitation des densités en contraignant plus fortement les hauteurs.
L'OAP consacrée aux Centralités affiche l'objectif de renforcer les densités sur celles-ci, sans proposer de règles spécifiques le favorisant : pour les permettre, une disposition sur les hauteurs, majorées dans ces secteurs, serait cohérente.

FICHE N°6 : LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET ADAPTATION

Enjeu :

adapter l'aménagement urbain aux conséquences prévisibles du réchauffement climatique

REDUCTION DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

Le PADD (**p28**) donne pour objectif de contribuer aux objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour ''s'adapter aux changements climatiques''.

En réalité il s'agit de ''limiter le réchauffement climatique'', en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

ADAPTATION AU RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE

En revanche, le réchauffement climatique est en cours et va se poursuivre, il est donc nécessaire de prévoir une adaptation à ses conséquences. Notamment des formes d'urbanisation adaptées et la mise en place de plantations et alignements d'arbres permettront d'éviter les zones d'accumulation de chaleur (ou « ilôts de chaleur urbaine ». (Cf. les travaux sur la métropole de Rennes et thèse de Xavier Foissard) et de retrouver un meilleur confort pour les habitants concernés (Cf. le Plan Climat Energie).

De ce point de vue, la suppression d'un certain nombre d'espaces boisés classés (EBC) en zone urbaine ne va pas dans le bon sens.

Une partie du Jardin de la Pharmacie, la place de La Rochefoucault, le Jardin du Mail par exemple, ne sont plus des espaces boisés classés, malgré leurs caractères évidents **de poumon vert en centre-ville.**

Dans l'agglomération, plusieurs autres suppressions sont prévues, telles qu'à Murs Erigné (suppression d'un EBC dans une zone humide – ancien ruisseau- en liaison avec la rivière) ou à Bouchemaine (suppression d'un EB dans le centre bourg de **1,2 hectares, classé depuis 1976**, en liaison fonctionnelle avec la Maine, au profit d'une promotion immobilière).

Le règlement qui gère ces anciens espaces patrimoniaux autorise quasiment toutes les occupations du sol qui en détruiront l'accessibilité et la qualité d'espaces de confort pour les habitants, notamment en période estivale.

FICHE N°7 : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTE

Enjeu :
la qualité écologique des eaux de surface et des eaux destinées à la consommation humaine

QUALITE DES EAUX

Le PADD indique que le projet participe à la politique de préservation de la qualité des eaux.

Retrouver un bon état écologique des eaux de surface et sous-terraines est un objectif national et européen (Directive cadre sur l'eau).

Il faudrait donc qu'un PAO complète les moyens à mettre en œuvre (en dehors des autorisations d'urbanisme) pour protéger les eaux de surface sur le territoire de l'agglomération. Parmi les actions à mettre en œuvre, on peut citer la suppression des rejets d'eaux usées dans les réseaux d'eaux pluviales.

Cela concerne notamment des différents réseaux urbains d'eau pluviale qui se jettent dans la Maine.

Le même travail doit être entrepris pour les rejets d'eaux pluviales dans les réseaux d'eaux usées, afin d'éviter le lessivage des stations d'épuration lors de précipitations, très préjudiciable à leur bon fonctionnement.

Les pollutions chroniques des cours d'eau doivent être identifiées et résolues.

Pour prendre un exemple, la pollution chronique des ruisseaux et plans d'eau réceptacles des eaux pluviales de l'usine de traitement des DEEE Véolia à Saint Barthélemy d'Anjou.

Cet établissement classé **ICPE** rejette sur le domaine public depuis près de **8 ans** tout son pluvial, ce qui représente entre **32000 et 35000 m3** par an alors que celui-ci est le plus souvent très chargé en MES, fer, aluminium et en plomb. Ce qui représente plus de **200 à 300 kg** de métaux lourds rejetés annuellement.

Bien sûr l'unique analyse annuelle obligatoire est réalisée par le propre laboratoire de l'entreprise au moment le plus favorable pour elle.

Mais la montée exceptionnelle de la conductivité électrique dans les **3 piézomètres** du site traduit une montée sérieuse de la concentration en métaux lourds de la nappe phréatique.

Nous sommes dans un secteur (l'est de l'agglomération) où affleure la nappe du Cénomanien, nappe réservée en priorité à l'exploitation pour l'alimentation humaine en eau potable.

Ce qui est en cause c'est le mode de récupération des polluants liés à l'exploitation. S'ils sont solubles, ceux qui sont collectés dans les cours d'eau se retrouvent plus tard dans le bassin de Montgazon rejetés par la pompe de relevage qui fonctionne en permanence dès que le niveau du bassin de TRIADE remonte.

Il a déjà été observé des mortalités de poissons dans le bassin de Montgazon.