

Angers, Le 21 juillet 2020

A l'attention de
Monsieur le Président
Angers Loire Métropole
83 rue du Mail
49100 Angers

Objet : révision du PLUi d'ALM PROJET 2020

Révision du PLUi d'ALM : arrêt de projet 2020

Consultation des personnes associées

Avis de la Sauvegarde de l'Anjou

La révision générale a notamment pour objectif d'intégrer les plus récentes orientations préconisées, notamment pour faire face au changement climatique et permettre au territoire de s'adapter à la transition écologique. Les objectifs du PLUi révisé restent très en-deçà des enjeux à traiter, en termes de sobriété énergétique, de réduction des gaz à effets de serre, de territoire des courtes distances, d'arrêt de l'artificialisation des sols, de protection de la biodiversité. Si le projet annonce certaines évolutions en ces sens, il reste très en-deçà des dispositions indispensables pour y parvenir.

I- L'occupation du territoire et la consommation foncière

Le PLUi poursuit, en le renforçant, le principe d'organisation des centralités et des polarités, facteur de modération à la fois de la consommation foncière et des déplacements. Pourtant, celles-ci restent grandement insuffisantes :

Le PLUi poursuit une politique d'étalement urbain au détriment des espaces naturels et agricoles, puisqu'il affiche une extension urbaine de 73 ha par an. C'est grosso modo comparable aux années précédentes, ce qui n'est certainement pas une référence acceptable : il faut renverser cette tendance pour parvenir rapidement à l'objectif de Zéro Artificialisation Nette. Des orientations doivent être reconsidérées

- **Pour les activités** : Les hypothèses prises en compte pour l'extension des territoires nouveaux destinés aux activités s'appuient sur la consommation moyenne observée ces dernières années. Ce raisonnement n'est plus acceptable aujourd'hui : La consommation foncière ne peut être le simple résultat des accueils d'entreprises, mais sa minoration doit au contraire être un des paramètres définissant la politique de développement économique du territoire, et les implantations grandes consommatrices d'espace sont à écarter.

Plusieurs choix d'implantation de zones d'activités, ou d'extension de zones existantes, doivent être remis en question à la lumière de ces réflexions. Les caractéristiques écologiques des sites, parfois négligées dans ces choix, doivent être réévaluées sérieusement et devenir des paramètres de ces choix **et les zonages s'y adapter (exemple de la zone de l'Océane).**

- **Pour l'habitat**, les données reposent sur deux paramètres que la Sauvegarde de l'Anjou déplore :

- Le « rééquilibrage » du territoire visant à transférer une part du parc social d'Angers sur les communes périphériques : un tel mouvement se porte sur une population plus dépendante des services et plus sensible aux conditions de mobilités. Il se traduira par des besoins de déconcentration accrus des services, et par une accentuation des besoins de mobilité des populations, auxquels les dispositifs du PLUi ne sont pas dimensionnés à répondre. La concentration de l'habitat social sur la commune-centre est au contraire un atout pour la qualité de vie à Angers à pérenniser

- La volonté de favoriser le renouvellement urbain et la densification ne se traduit pas par un mode opératoire adapté : l'expérience du PLUi de 2017 a montré que la densification se fait souvent au détriment de la nature en ville. La sauvegarde des espaces naturels en ville et de la perméabilité des sols doit constituer un des paramètres obligatoires des règles du PLUi à l'occasion des densifications en site urbain. La définition de solutions en ce sens doit être intensivement développée.

En revanche, il pourrait être défini un zonage permettant le développement de l'habitat démontable sur des terrains non constructibles tel que rendu possible par la loi ALUR (art L.151-13 du code de l'urbanisme)

- **Pour les commerces**, il y a une incohérence à affirmer comme objectif la priorisation du développement des centres et à conforter, dans le même temps, le choix de poursuivre des zones périphériques. Leurs effets sont négatifs à la fois sur les déplacements (et leurs nuisances) et sur la vie des centres-villes. C'est en outre un choix anachronique, puisque les grands commerces périphériques connaissent une crise et une décroissance partout en France. L'enjeu est aujourd'hui au contraire :

- d'une part d'organiser le retour en ville des commerces ; des orientations plus convaincantes en ce sens devraient être prévues, en particulier dans la mobilisation foncière en ville

- d'autre-part d'anticiper la reconversion à venir des pôles commerciaux périphériques. Au-delà de la simple réduction de la zone du Buisson, il s'agit d'un enjeu de renouvellement urbain qui devrait être traité en tant que tel dans le projet de PLUi. En particulier, n'est pas acceptable la vocation d'accueil d'activités culturelles dans la zone de Moulin-Marcille, concurrentes par nature du centre d'agglomération et des centres-villes (et d'ailleurs toujours repoussées par la CNAC ces dernières années).

Les conditions de développement des polarités

L'organisation autour des polarités constitue une alternative positive à l'étalement urbain que la Sauvegarde approuve dans son principe. Elle ne remplit toutefois son rôle qu'à condition d'apporter simultanément une réponse à la mobilité générée en déplacements automobiles (et tout particulièrement avec le centre d'agglomération), et leur impact environnemental négatif ; Elle doit impérativement recevoir une réponse simultanée en termes d'offre nouvelle adaptée de transport collectif. La simultanéité entre développement des polarités et transports en commun (TC) devrait constituer une condition absolue à l'urbanisation nouvelle des polarités.

Une insuffisante prise en compte de l'économie circulaire dans le projet territorial

Le territoire des courtes distances implique de prévoir explicitement la réintégration des activités, des productions, et des services, dans ou à proximité du territoire de vie. En outre, les récents évènements sanitaires ont illustré ce que cela apporte à la résilience du territoire.

Ceci implique notamment :

-d'accentuer la protection de la production agricole en périphérie immédiate, et de favoriser la production maraîchère en ville et la protection des espaces de pleine terre le permettant (résilience alimentaire)

- de favoriser plus activement le retour des commerces et services de quartier et de centralités

- d'arrêter le développement des grandes zones d'activités de plus en plus éloignées des pôles urbains

II- L'Environnement et la protection de la biodiversité sur le territoire

On est étonné que la qualité de l'environnement ne figure pas dans le diagnostic au titre des atouts de développement; bien que pôle du végétal, et malgré l'existence, de 2 zones Natura 2000 d'importance internationale (vallée de la Loire et Basses

Vallées Angevines), de la qualité de biodiversité existante et potentielle, de la présence végétale dans la ville dont on connaît l'importance dans la résilience du territoire urbain au réchauffement climatique, de territoires agricoles et naturels en lisière urbaine. L'environnement doit être considéré comme un atout qu'il faut valoriser, au même titre que les autres facteurs de développement, et que les autres qualités résidentielles de la ville.

Préservation de la biodiversité, protection des zones humides

Un des axes du PADD est de « Construire le territoire de demain en portant sur lui un nouveau regard ». Cela suppose « l'identification d'une Trame Verte et Bleue, la préservation et la valorisation du patrimoine (végétal et bâti) et la contribution à la relève des défis énergétiques et environnementaux ». La Sauvegarde de l'Anjou approuve ces orientations ainsi que les intentions affirmées dans la justification des choix du PLUi concernant la préservation de la biodiversité : « Afin d'enrayer l'érosion de la biodiversité observée au niveau local, une Trame Verte et Bleue identifiant les principales continuités écologiques du territoire est affirmée. La reconnaissance de ce réseau écologique fonctionnel basée sur l'identification d'habitats favorables à la faune et la flore doit permettre de lutter contre la fragmentation des milieux, facteur de perte de biodiversité. »

Il reste néanmoins encore beaucoup d'améliorations à apporter à la trame verte et bleue ainsi qu'à la protection des zones humides, pour parvenir à une réelle fonctionnalité du réseau des réservoirs et liaisons écologiques, et éviter la destruction d'espaces naturels remarquables.

- **Zones humides**

Le PADD affirme : « A toutes les échelles, il s'agit de prendre en compte, voire de valoriser ... les rivières, les cours d'eau secondaires, les zones humides. Ces espaces jouent un rôle environnemental très important notamment vis-à-vis de la gestion durable de la ressource en eau. » Le justificatif des choix du PLUi l'affirme : « L'évolution vers un territoire « durable » passe également par la préservation des zones humides du territoire qui jouent un rôle essentiel pour la ressource en eau (épuration, filtration, stockage, etc.) et la biodiversité. » Mais cette résolution souffre de trop d'exceptions pour rester crédible.

Les zones humides devraient conditionner les territoires d'urbanisation. C'est en réalité très souvent le contraire que traduit le plan de zonage, où, pour permettre l'urbanisation d'une commune, les zones humides sont quasi systématiquement détruites. Plus de la moitié des zones humides ont été supprimées dans le département de Maine et Loire, y compris dans l'agglomération d'Angers, et, malheureusement, ce projet de PLUi ne fait que prolonger cette tendance. Les exemples sont encore trop nombreux pour valider la conformité aux orientations affichées dans le PADD : cf. annexe 1 : exemples de suppression de zones humides à reconsidérer.

Le PLUi doit abandonner la volonté systématique de répartir également la croissance de l'habitat dans toute commune ou toute commune déléguée, ce qui ne correspond à aucune nécessité socio-économique.

Enfin, l'inventaire des zones humides existantes en secteur urbain ou à urbaniser n'est pas complet :

Plusieurs zones humides, non répertoriées sur les plans de zonage, sont en passe d'être détruites en zones d'activité aménagées ou non, pour autoriser la construction d'entrepôts logistiques, en particulier dans la zone de l'Océane. Cf annexe 2 : exemples de zones humides non répertoriées.

Inclusion des zones humides dans la trame verte et bleue :

La quasi-totalité des secteurs de zones humides identifiés sur les plans de zonages ne sont pas inclus ou même rattachés à la Trame Verte et Bleue. (Exemples identifiés en annexe 3)

Malgré des orientations affirmées en ce sens dans le PADD, tout ceci n'est pas conforme aux objectifs nationaux en matière de préservation de la biodiversité, aux lois sur la biodiversité et au code de l'environnement.

Trame verte et bleue

La trame verte et bleue est identifiée, mais ne définit pas les moyens permettant de la rendre fonctionnelle. Le justificatif des choix du PLUi indique : « La restauration des continuités écologiques altérées est également un enjeu auquel tente de répondre le projet. » Ceci impliquerait au minimum d'identifier les points noirs les plus stratégiques pour en inciter ou en programmer la résorption.

L'exemple le plus emblématique concerne la restauration de la continuité de la trame verte le long de la Maine dans la traversée d'Angers : Objectif désigné au PADD ; objectif réaffirmé lors de la concertation sur les Rives de Maine, qui avait donné lieu à des propositions qu'il faut retrouver dans le projet de PLUi. L'OAP correspondante est trop vague sur ce point, d'autant qu'il y a des secteurs naturels à protéger rapidement et d'autres secteurs à réhabiliter : c'est le cas de la végétation naturelle en bord de rivière au quai Ligny, à préserver, y compris par une gestion écologique, c'est aussi le cas de l'espace naturel très riche du point de vue biologique, situé en rive gauche entre le Pont Confluence et le pont de l'Autoroute, à conserver impérativement de la rivière au pied du talus avec la voie, sans artificialisation des sols et sans éclairage nocturne.

Mais c'est sur toute la trame que doit porter une protection-réhabilitation complétée : De nombreux autres exemples restent à traiter : annexe 4

Il serait alors possible de protéger réellement et restaurer la Trame Verte et Bleue, y compris en faisant appel aux Espaces de Continuité Ecologique (ECE) créés par l'Art L 151-41 du code de l'environnement

Trame noire

Le rapport de présentation (dans l'état initial de l'environnement) est clair sur l'impact des nuisances lumineuses sur la faune : « Les émissions de lumières artificielles perturbent non seulement le paysage naturel nocturne [...] mais impactent également les équilibres et rythmes biologiques de nombreuses espèces faunistiques et floristiques, et plus particulièrement les insectes [...] et les oiseaux migrateurs ». Pourtant, aucune mesure n'est mise en place pour préserver la biodiversité nocturne de l'éclairage public. Le PADD n'évoque à aucun moment l'impact de la pollution lumineuse sur la biodiversité. À la lecture de l'article L.371-1 du code de l'environnement, il apparaît pourtant indispensable de prendre des mesures dédiées sur cette thématique, dans la continuité des actions trames verte de bleue, sous forme de trame noire. Ceci peut notamment passer par des prescriptions visant à proscrire, dans le cadre d'opérations d'urbanisation, l'implantation d'éclairages dirigés vers les zones à enjeux, et à intégrer cette problématique dans les OAP.

Le rapport de présentation, qui fait mention d'un projet d'arrêté ministériel destiné à « fixer des prescriptions techniques quant à certains types d'installations lumineuses », pourrait ainsi faire référence à l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, la réduction et la limitation des nuisances lumineuses qui impose une des mesures tenant compte de la « sensibilité particulière aux effets de la lumière d'espèces faunistiques et floristiques ainsi que les continuités écologiques mentionnées à l'article L. 371-1 du code de l'environnement ».

Annexes sanitaires

11 stations d'épuration sur 44 devront être rénovées. Il n'est pas indiqué à quelle échéance ces rénovations seront financées et réalisées. Les OAP indiquent, dans la plupart des cas, que l'urbanisation ne pourra être réalisée qu'à condition que la STEP soit en capacité d'accueillir le nouveau volume d'effluents des logements supplémentaires. Il aurait été plus clair de classer les zones correspondantes en 2AU. Il a en effet été déjà constaté que les orientations des OAP du PLUi actuel n'étaient pas toujours respectées lors du stade opérationnel.

De manière plus générale, moins de 10% des eaux naturelles du département sont en bon état écologique. Le projet de PLUi ne traite pas de cette question qui constitue pourtant un enjeu majeur pour l'environnement, bien identifié au niveau national et européen.

La qualité des eaux de la Maine n'est pas bonne : En l'absence de SAGE, il paraît indispensable de préciser les moyens prévus pour l'améliorer Ceci concerne notamment la séparation entre eaux pluviales et eaux usées en milieu urbain.

L'origine et la solution de la pollution au phosphore du Boulet doit être traitée.

Patrimoine naturel en milieu urbain

En prévention contre le réchauffement climatique, il est nécessaire de préserver le patrimoine naturel - notamment le patrimoine arboré - de l'agglomération, et de l'accroître par des plantations régulières d'espèces choisies en fonction de l'écosystème existant et des évolutions climatiques à venir. Le remplacement des nombreux arbres qui ont été abattus ces dernières années, notamment pour le tramway, doit être assuré, dans une proximité suffisante pour faire sens. L'objectif est d'offrir à chaque Angevin un îlot de fraîcheur à proximité de son domicile.

Or, ce sujet ne ressort dans le PLUi que de préconisations aux effets pratiques faibles ou inexistantes :

C'est le cas notamment pour :

- **Les OAP** : Les OAP, soumises à une simple obligation de compatibilité, visent à permettre notamment un renouvellement urbain économe en consommation de l'espace (cf. Justification des choix 3.1, et Etat initial de l'environnement, chap. 6). Or leur application a pu s'éloigner des orientations proposées au point d'annihiler leurs effets (exemple : l'opération Nazareth-Bon Pasteur, a adopté une forme urbaine différente de celle préconisée, et de ce fait à une moins grande densité, tout en perdant des éléments végétaux structurants du paysage que l'OAP demandait de sauvegarder). Il apparaît impératif que les dérapages constatés ne puissent se reproduire, au risque de vider les OAP de leur crédibilité. Il apparaît que la simple obligation de « compatibilité » qui s'y applique ne garantit pas suffisamment les objectifs recherchés.

Pour donner une réalité à ces dispositions, il serait nécessaire qu'elles portent un caractère plus contraignant : exemple annexe 5

- **Les protections des composantes végétales** (notamment celles prévues par l'art L 151.19 du code de l'urbanisme) :
 - Présence arborée reconnue : Ce classement n'apporte aucune garantie, comme l'illustre l'exemple du parc Ste Anne aux Ponts-de-Cé classé en « Présence Arborée Reconnue » et cependant bénéficiaire d'un permis de construire éliminant la presque totalité de l'espace boisé ; Nous demandons le reclassement des espaces boisés qu'il convient de protéger en Espace Boisé Classé (EBC), surtout en zones U et AU.
 - Arbres remarquables : La Sauvegarde de l'Anjou a transmis une liste des arbres remarquables, réalisée à partir d'un relevé collectif dans une démarche de mobilisation citoyenne, et qu'elle souhaite voir inscrite au projet de PLUi. Nous constatons avec satisfaction une évolution positive du règlement écrit mais nous regrettons toutefois qu'une protection de type « Espaces Boisés Classés » proposé

par la Sauvegarde de l'Anjou n'ait été retenue pour ces arbres patrimoniaux. Ce classement a pour intérêt d'être lisible pour tous, laissant peu de place à diverses interprétations de texte. D'une analyse sur douze grandes villes françaises, neuf sanctuarisent leurs arbres remarquables par le dispositif EBC ou par une règle écrite interdisant tout motif d'abattage autre que pour raison sanitaire et sécuritaire, trois laissent la porte ouverte aux abattages pour des projets d'intérêts généraux. Angers fait partie des trois dernières, preuve que l'EBC n'est pas un obstacle au développement : il permet d'apprendre à bâtir ou aménager autour de l'arbre, et non à la place de l'arbre.

- Espaces publics : On s'interroge sur l'efficacité des prescriptions lorsqu'elles portent sur un espace public, où aucune procédure ne garantit l'application des principes. Aussi toute action devrait-elle faire l'objet d'une communication publique préalable et de sa justification au regard des termes du PLUi.

- Revégétalisations : Aucune garantie n'existe sur la replantation lors de projet justifiant d'un abattage, comme l'a notamment montré l'exemple du tramway. Nous demandons que soit exigé avant tout projet dans ce cas un projet de revégétalisation rendu public et débattu. C'est notamment le cas sur tous les îlots de fraîcheur de l'espace public.

- Sur toutes les composantes végétales, l'application du Principe ERC (Eviter-Réduire-Compenser) est parfois partiellement introduite : nous demandons qu'il le soit systématiquement dans tous les cas, et que ses dispositions soient rendues publiques préalablement à leur mise en œuvre.

- Nature en ville sur parcelles privées : Une véritable chaîne de biodiversité est constituée par les jardins et espaces privatifs non bâtis, qui constituent aussi des îlots de fraîcheur essentiels. Ils constituent aussi des opportunités de maraîchage en ville dont les événements récents ont souligné l'intérêt et qu'il convient de développer. Le règlement propose à juste titre un article 9 les concernant. C'est dans les vastes zones UC, qui regroupent à la fois des formes urbaines très diverses et le plus riche réservoir d'espaces naturels privatifs, cet enjeu est particulièrement stratégique. Le règlement proposé, très insuffisant, y oriente à la fois une banalisation des formes urbaines et la suppression de l'essentiel de ce patrimoine naturel dans sa continuité. Il doit être impérativement amélioré sur ce point. (Annexe 6). Il pourrait aussi être adapté dans certaines autres zones ;

- Îlots de fraîcheur : Les derniers épisodes caniculaire et le contexte de réchauffement climatique ont montré la nécessité de préserver les îlots de fraîcheur existants et d'en créer davantage ; de nombreuses réalisations récentes ont montré les dommages dus à l'absence de garanties en ce sens. Le PLUi devrait proposer une stratégie globale visant à les repérer et les sanctuariser.

La Protection du Patrimoine bâti :

On se félicite de la mise en place d'un SPR étendu et ambitieux. On salue l'arrivée de cet outil de protection réclamé depuis longtemps, apport considérable pour la préservation du patrimoine de la commune d'Angers.

Aussi, il est dommage que ce futur outil de protection, dont seul le périmètre est à ce jour approuvé, soit abordé de manière très succincte dans les différents documents du PLUi. Une courte présentation de ce document d'urbanisme en cours d'étude serait bienvenue : son étendue remarquable, sa structuration, sa durée d'élaboration et la date prévue de mise à disposition des dossiers règlementaires respectifs. Il serait également utile de préciser comment s'articulent PLUI et SPR durant l'élaboration de ce dernier document, notamment ce qu'apporte en termes de contrôle institutionnel l'existence juridique des deux périmètres du SPR.

Une identification du patrimoine conditionnée par les évolutions du bâti ?

Dans le PLUi, la prise en compte du patrimoine non protégé au titre des Monuments Historiques est un peu complexe à comprendre puisqu'elle s'effectue par deux outils qui ne peuvent être conjoints :

- Soit par l'article L 151-19 /ancien article L 123-I-5-III-2° du code de l'urbanisme, qui donne lieu à L'Annexe 1 Patrimoine bâti du Règlement écrit, sous forme de tableaux analytiques par grande catégories, avec un règlement propre à cet article.
- Soit de manière cartographique par des secteurs indicés p, au sein des zones urbaines UA et UC et naturelles/forestières N. Ces secteurs p signalent « un ensemble de qualité constitué de composantes bâties et végétales présentant un intérêt patrimonial et paysager ». On précise que « le choix entre les deux outils a été dicté 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 » (Justification des choix, p. 173). Nous notons que des évolutions du bâti sont possibles en secteur p (changement de destination, extension, constructions nouvelle), fragilisant la protection de l'entité patrimoniale d'autant (sans instauration automatique du permis de démolir pour les éléments concernés sauf délibération communale, cf. Justification des choix, p. 175). Nous nous interrogeons sur les garanties de la protection dans ces conditions.

Des évolutions dans l'Annexe 1 Patrimoine bâti

Les nouveaux territoires ont fait l'objet d'une analyse rigoureuse. Les prescriptions règlementaires, dont il avait été déjà souligné qu'elles étaient trop souples, ont été renforcées, toute évolution devant désormais « préserver » et non plus seulement « prendre en compte » les caractéristiques existantes ; l'expérience montre que la vigilance restera de mise sur l'interprétation de ceux-ci.

Par ailleurs, il serait souhaitable d'enrichir cette Annexe pour le territoire hors périmètre du SPR, où l'identification patrimoniale du PLUi est moindre.

Nous constatons enfin des manques manifestes. On s'interroge sur l'absence de certains ensembles ou bâtiments remarquables dans cette liste (exemples annexe 7).

III- Le Volet Mobilités et déplacements

Dans une ville où la part de l'automobile est très élevée, l'action sur la mobilité devrait être un volet majeur du PLUi. Ce n'est pas le cas. La résilience énergétique et le principe de sobriété énergétique sont même absents de l'OAP Bio-climatisme. Face au réchauffement climatique et à la perspective d'une crise énergétique, le territoire angevin devrait proposer une mutation de nos modes de déplacement visant à délester la circulation en ville, à privilégier les relations de proximité, et à privilégier les modes alternatifs à l'automobile.

On déplore que devant de tels enjeux, il n'y ait pas de plan de déplacements digne de ce nom. Le POA déplacements ne présente que des actions ponctuelles, dont la cohérence globale est loin d'être convaincante, dont les effets attendus ne sont pas mesurés, et dont l'impact écologique n'est pas pris en compte.

Ainsi, la révision du PLUi se donne pour objectif une évolution significative des modes de déplacement dans l'agglomération, projetant d'abaisser la part de l'automobile de 64% (ou 61% selon certains des documents) à 48% au profit des modes alternatifs (transports en commun, vélo, marche) à l'horizon 2027. Mais la crédibilité des dispositions justifiant ces objectifs qui se veulent ambitieux ne repose sur aucune référence. Le PLUi de 2017 prévoyait un dispositif de suivi-évaluation à partir d'observatoires rendus publics permettant notamment d'évaluer les effets des mesures du PLUi : Toujours inexistant en 2020, il est impossible d'évaluer la pertinence des actions du PLUi 2017, ni de jauger celles qui sont proposée dans la révision, une grande part des données reposant en outre sur des chiffres anciens.

Si le PLUi contient des propositions d'amélioration en faveur des modes alternatifs (tramway, plan vélo ...), celles-ci ne peuvent provoquer à elles seules une inversion des comportements si l'on ne décourage pas parallèlement les déplacements automobiles dans une ville aujourd'hui toujours structurée autour d'eux :

Le PLUi reste organisé autour de la circulation automobile

Le diagnostic souligne l'accentuation du poids des circulations de transit et d'échange dans la circulation interne à l'agglomération. Le POA Déplacements propose « La réduction de la place de la voiture en ville » autour de deux orientations pour la diminuer : « rendre moins attractifs les itinéraires viaires empruntant des

secteurs urbanisés » et une « meilleure organisation des circulations sur le réseau viaire du territoire ».

- **Sur la réduction de la place de la voiture**, on ne voit pas de propositions nouvelles. Or, les réalisations récentes ne semblent pas devoir limiter le volume de circulation au profit des autres modes (sur ces points, l'absence de suivi-évaluation est particulièrement dommageable).

Il serait nécessaire que le PLUi précise en particulier quels moyens seront mis en œuvre pour délester les voies d'accès au centre et diminuer l'impact environnemental des circulations interurbaines d'échange et de transit qui traversent la ville (surcharge de la voie sur berges, des ponts, et des voies urbaines d'accès). Le retraitement des berges dans Cœur de Maine, par exemple, ne semble pas avoir diminué son attractivité routière. Il est impératif que le PLUi propose des moyens pour délester et retraiter les voies d'accès au centre.

- **Sur le schéma d'organisation générale du réseau**, le POA comporte des actions qui figuraient déjà dans le PLUi existant malgré des objectifs qui étaient moindres. Une évaluation de l'effet attendu de chacune de ces mesures n'est pas explicitée, ce qui serait nécessaire. Devraient y être pris en compte, leur impact sur les déplacements, sur le bilan carbone, sur les émissions de Gaz à Effet de Serre générés, et les nuisances sonores.

Des projets en apparence contradiction :

Plusieurs des projets inscrits en ce sens interrogent sur la cohérence avec les objectifs affichés, notamment :

- L'achèvement de l'échangeur complet Saint-Serge est présenté comme un élément important du schéma du PLUi, destiné « à rééquilibrer les flux d'accès au centre-ville » (POA) et de ce fait soulager la circulation en ville (Diagnostic et POA). Or, si l'échangeur figure bien dans les plans du PLUi, rien ne figure sur le schéma des mobilités qui en est le complément indispensable pour lui permettre d'atteindre les objectifs affichés :
- Le schéma des circulations d'accueil a disparu dans le projet de révision du PLUi ;
- une articulation à un dispositif d'intermodalité favorisant les modes alternatifs, transports en commun et modes actifs doux et décourageant l'accès en centre-ville des véhicules non indispensables.

- Il nécessiterait également un dispositif dissuadant réellement les circulations d'échange et de transit par la voie des berges et les autres accès routiers.
- Compte-tenu des impacts réciproques très forts entre le projet cité ci-dessus et l'élargissement de l'A11, ce dernier en est indissociable et ne peut pas être retenu sans ces éléments.
- L'aménagement du chemin des 3 paroisses devrait être destiné à une desserte locale, et non, comme cela est proposé, comme une voie attractive favorisant la fréquentation et la vitesse, et accentuent sa dangerosité. Un projet alternatif est indispensable. En outre, le faisceau dans lequel il est situé (ligne A du tram, pôle médical sud, et Zac des Hauts de Loire) implique que son aménagement doit au contraire privilégier la desserte par transport en commun qui fait défaut au sud de l'agglomération.
- Les investissements prévus pour des projets routiers sont de nature à faciliter la circulation automobile et à contrecarrer les actions en faveur de la diminution de celle-ci

-l'intermodalité

Une intermodalité attractive est essentielle pour diminuer la voiture en ville et changer durablement les comportements individuels et collectifs, mais exige une grande attractivité du système. Les dispositifs proposés sont tout-à-fait insuffisants à cet égard :

- **Ainsi les pôles d'échange** devraient constituer des maillons essentiels de cette stratégie. Or, la définition (implantation, contenu, service rendu) des pôles d'échange PR, qui doivent impérativement être très attractifs, reste trop vague et générale pour apporter une garantie en ce sens. Ils nécessiteraient que soient inscrits des Emplacements réservés à proximité immédiate des stations, ce qui n'est pas le cas. Enfin, certains font défaut : en particulier l'absence d'implantation à la sortie de l'A11 à Saint-Serge qui constitue et peut constituer plus encore l'un des principaux accès automobiles au centre.
- **Par ailleurs, l'action 4.1 « Nouvel accès à la gare »**, conçue pour favoriser un pôle majeur d'intermodalité, conduit en réalité à ouvrir une nouvelle voie d'accès très attractive pour l'auto individuelle en cœur de ville, et qui renforce le transit par le Pont Noir. Ce projet n'est donc pas acceptable en l'état d'autant que comme pour l'échangeur St Serge, aucun schéma ne permet de comprendre les flux envisagés. Il est au contraire essentiel d'y privilégier l'accès par les transports en commun. Il est également nécessaire d'y prévoir l'accès par les modes doux (notamment vélos) en provenance de la rive droite (quartier du lac de Maine/Beaucouzé) qui ne disposent d'aucune voie douce pour rejoindre la gare et le centre-ville en raison du caractère uniquement autoroutier que ce nouvel aménagement ne ferait que renforcer.

L'ensemble de l'accès au centre d'Angers par le boulevard de l'Atlantique devrait faire l'objet d'une nouvelle réflexion globale.

D'une manière générale, l'encouragement à l'intermodalité supposerait en outre une politique tarifaire dissuadant réellement l'usage de la voiture.

- Le stationnement en ville est trop attractif pour la voiture individuelle :

La PAO affiche justement que « le partage de l'espace public et de la réduction du stationnement des véhicules est un facteur déterminant dans le choix du mode de déplacement ». Mais les dispositions du PLUi favorisent l'usage de la voiture individuelle en centre-ville :

- Le PLUi déclare que le centre-ville bénéficie déjà d'une offre abondante en centre-ville (30 000 places dont seulement 9 700 payantes), mais annonce des nouvelles offres de parkings en ouvrage, en particulier dans le secteur du château.
- Il supprime le paragraphe du PLUi de 2017, relatif à la réglementation adaptée dans les secteurs nécessitant de la rotation.
- Poursuite de la 1ere heure de stationnement gratuite

Plus de 80% de l'espace public en centre-ville est destiné à l'usage de la voiture. Cette conception n'est plus adaptée aux nouveaux usages et aux besoins de la population. Les aires de stationnement en surface doivent laisser la place à des trottoirs plus larges favorisant la marchabilité, à des mixités d'usage sécurisés pour les modes doux, et à des espaces végétalisés.

- Le flux des marchandises :

Les livraisons par poids lourds au cœur des villes, sont sources de nuisances. Le POA ne peut se limiter à une réflexion sur les nouvelles formes de desserte : la part modale des transports non polluants doit être prise en compte comme un indicateur de suivi afin d'encourager la mise en œuvre de ces actions.

Compte-tenu de son emprise et de son importance dans la vie de l'agglomération, le devenir du MIN devrait être précisé.

Les dispositions sur les modes alternatifs ne sont pas suffisamment convaincantes :

- Développer les transports collectifs

Le tramway constitue le principal investissement en modes alternatifs. On se félicite de l'achèvement programmé du réseau de tramway pour

les lignes A, B, et C. Toutefois, le développement des Transports en Commun ne saurait se limiter à cet investissement :

-Il est inséparable d'une amélioration du réseau des bus et autres Transports en Commun, qui favorise les centralités et les polarités. De ce point de vue, il est en particulier indispensable que des dessertes en Transport en Commun cadencé conditionnent le développement des polarités extérieures au pôle urbain. Il serait d'autre-part essentiel d'appliquer une uniformité tarifaire entre la gare st Laud et les haltes ferroviaires situées sur le territoire de l'aire urbaine.

- le secteur sud de l'agglomération subit un déficit de desserte par Transports Collectifs et repose excessivement sur le réseau routier, souvent en saturation au détriment des TC. Il est tout particulièrement nécessaire d'y prévoir un site de TC à Haut Niveau de Service.

- Favoriser et encourager la pratique du vélo

Le projet prévoit un doublement de la part modale du vélo dans les mobilités d'ALM. Mais on voit mal les moyens à hauteur de cette ambition.

Encourager la pratique du vélo, un mode actif et non polluant, est nécessaire mais pas suffisant. Les objectifs affichés ne pourront être atteints que si l'agglomération met en place une politique visant à décourager véritablement l'usage de la voiture. Le budget, de 1,5M€ par an, paraît dérisoire comparé aux dizaines de millions programmés pour les projets routiers, et une partie de l'espace excessif dédié à la voiture devrait être déclassé au profit du vélo.

On s'interroge sur les priorités respectives de ces plans et sur le décalage de leurs réalisations, en particulier sur le traitement des points noirs identifiés dans la récente enquête nationale de la FUB (la place Kennedy, le site cœur de Maine, les franchissements des ponts, les boulevards sud, les pénétrantes Volney et Montaigne). Il y a aussi urgence à réaliser des axes structurants et continus « autoroutes des mobilités actives » pour favoriser et sécuriser ces modes de déplacement. (on peut citer les boulevards sud, les pénétrantes Volney et Montaigne, l'axe Murs Erigne-Les Ponts de Cé-La Roseraie et Verrières-en-Anjou-Parc des expos-avenue Pasteur ainsi que Beaucouzé-lac de Maine-Gares-centre-ville, des "vélo-routes" pour les liaisons entre polarités et Ville d'Angers). La pandémie a généré des changements de comportements justifiés vers l'usage du vélo ; il serait utile d'en tenir compte pour favoriser et faciliter leur pérennisation.

Le règlement propose des améliorations dans l'habitat collectif (emplacements vélos augmenté de 30 %, vélos non standards ont été pris en considération). Ce ratio est légitimement doublé pour les résidences d'étudiants, mais sa réduction dans le périmètre d'attractivité des transports en commun ne nous paraît pas justifiée, car le vélo, contrairement à la voiture, favorise l'intermodalité en ville ; la même remarque s'applique à la règle pour les commerces.

, Faciliter les déplacements piétons et améliorer la sécurité de l'espace public

Le simple renvoi à un plan Piéton est regrettable. Cette révision aurait dû être l'occasion d'engager un véritable changement de politique. Les rues de l'avenir ne devront pas être celles du 20ème siècle si nos sociétés veulent réussir la transition environnementale et lutter contre le changement climatique. Le piéton devrait devenir prioritaire dans tous les secteurs de centralités et de services –espace public en plateau partagé et apaisé, limitation de vitesse à 30 km/h, et 10 km/h près des écoles.

IV- Le volet transition écologique

La transition fait l'objet d'une OAP bio-climatisme et transition écologique. Le contenu de celle-ci apparaît cependant insuffisant :

Les sujets Climat-Air-énergie mériteraient de faire l'objet d'une OAP explicitement dédiée, qui permettrait de leur assurer la cohérence globale nécessaire. L'objectif de réduction de la consommation énergétique n'est pas aligné sur les nouveaux objectifs fixés par la loi énergie-climat de 2019 de 40% de réduction de la consommation énergétique entre 2012 et 2030 ; l'OAP ne mentionne pas les actions structurantes en matière de sobriété énergétique et de maîtrise de l'énergie qui permettront d'assurer dans la durée la desserte du territoire en énergie et mobiliser les énergies locales. L'adaptation au changement climatique demanderait de traiter la conception des aménagements (circulation des vents, végétation, présence d'eau, choix des matériaux). Il en va de même des actions en faveur de l'écologie industrielle ; les actions structurantes en matière d'économie de ressources et de mobilisation des ressources locales mériteraient d'être explicitées.

- C'est également le cas sur les sujets de la gestion de l'eau d'une part, de la désimperméabilisation des sols d'autre-part, dont l'absence explicite leur insuffisante prise en compte dans les différents volets du PLUi,

- Enfin, la limitation des nuisances sonores pourrait aussi être traitée dans ce cadre (annexe 8).

Nous espérons que la mise en place du "territoire intelligent », si elle est à la hauteur de l'ambition affichée, contribuera aux performances du territoire sur ces sujets.

V-Accessibilité des documents :

Le PLUi est un document complexe, son accessibilité au grand public est un enjeu important. A ce titre, des améliorations pourraient être apportées :

Plusieurs des documents souffrent d'une pagination malcommode ou d'un déficit de sommaire paginé, qui rend leur lecture difficile. Cf Annexe 9

Ces dispositions font obstacle à l'accessibilité du document, déjà complexe, aux citoyens. On voudrait que chacun des documents comporte un sommaire et une pagination complète, aisément compréhensible en liminaire, et une méthode d'accès direct.

Annexes : précisions

Annexe 1 : exemples de suppression de zones humides à reconsidérer

- Exemple du Plessis Macé :

Au nord-ouest de l'agglomération, le projet prévoit qu'une polarité doit s'organiser autour des communes déléguées de La Meignanne, La Membrolles-sur-Longuenée et Plessis-Macé. Ces trois anciennes communes se sont regroupées en une seule commune, ce qui rend le concept de polarité un peu singulier. La nouvelle commune doit certainement se réorganiser. Mais il faut résonner globalement et ne plus considérer séparément chacune des anciennes communes, comme continue à le faire le projet de PLUi. Le diagnostic souligne que le tissu résidentiel (environ 5 000 habitants) uniforme est essentiellement pavillonnaire. On a donc du mal à imaginer comment va se structurer cette polarité, ou plutôt cette commune, pour offrir les services et fonctions prévus nécessaires au quotidien des habitants, tel que l'affirme le diagnostic, notamment si on poursuit une urbanisation en lotissements, consommatrice d'espace, et propice à un fonctionnement en banlieue déstructurée et cité dortoir. Cela ne serait que demi mal si les extensions urbaines vers le nord de Plessis Macé, qui déclinent ce mode d'urbanisation, n'étaient pas organisées au détriment d'une zone naturelle riche en bocage et zones humides qu'il est absolument nécessaire de préserver. Au nord du Plessis Macé, la zone 1AU de la Nouvelle est implantée dans une zone de bocage avec de nombreuses zones humides, d'un grand intérêt écologique. L'analyse qui en a été faite le fait bien apparaître, de manière très honnête. Le projet de zonage détruit la zone humide située à l'est et obère la fonctionnalité des autres zones humides adjacentes à la zone AU. L'OAP souligne tout l'intérêt écologique de ces zones humides et de celles qui sont situées au nord du château. Il est pour lors évident qu'il faut au minimum réduire la zone AU de moitié et l'isoler des zones humides adjacentes. Il s'agit de protéger l'ensemble des zones humides et accroître la largeur de la trame verte et bleue autour du cours d'eau permanent (Cf plan annexé, en jaune la limite la plus au nord envisageable entre zone 1AU et liaison écologique).

Bien sûr une suppression pure et simple de la totalité de la zone 1AU, et une inclusion des zones humides du secteur dans la trame verte et bleue seraient plus conformes aux orientations du PADD. Le DOO du SCoT prévoit dans ce secteur une liaison écologique à conforter. C'est une disposition qui avait été prise dans le cadre de la concertation organisée pour l'élaboration du SCoT, en raison de la continuité écologique identifiée (présence d'un ruisseau etc.). Inclure les zones humides dans une mer de lotissements n'est pas compatible avec le SCoT, pas plus qu'avec le PADD du PLUi.

Les autres sites explorés pour implanter une zone d'habitat au Plessis-Macé, ont tous été jugés plus contraignants que les zones humides, ce qui signifie qu'il n'y a probablement plus de site possible pour une urbanisation raisonnable sur cette commune déléguée, car on ne peut pas balayer ainsi la richesse écologique du secteur et décider de la détruire. C'est donc ailleurs qu'il faut bâtir. C'est ainsi qu'il faut raisonner pour justifier du terme "éviter"

(Ajouter plans contribution AL)

- Autres cas à revoir : • plusieurs zones humides de la commune de Saint-Léger-de-Linières (St Léger des Bois, St Jean de Linières) sont incluses dans des zones 1 AU ou 2 AU, dont certaines de grandes surfaces, • de même, dans la commune de Loire Authion, à Corné (2AUY), à Bauné (2AU), à Andard, côté ouest, • toujours sur Loire Authion, à la limite entre Brain sur Authion et Andard. Cette implantation est d'autant plus inacceptable qu'il s'agit d'une zone 2AU et 2AUI qui, d'une part, détruit une grande zone humide et d'autre part coupe ce qu'il en reste, de la vallée de l'Authion, détruisant ainsi ce qui pourrait lui rester de fonctionnalité. Ces 2 zones AU doivent impérativement être supprimées. • au Plessis-Grammoire (1AUy2) • à Briollay (2 AU) • à Feneu (UC) • à Saint-Clément-de-la-Place (2AU) • à Saint-Lambert-la-Potherie (2AU) • à Corné, plusieurs zones humides sont supprimées pour l'implantation de deux zones 2AUY • à l'ouest du bourg de Bauné (2AU) • à Bouchemaine, l'urbanisation du secteur du Artaud, au nord du centre historique, est prévu au détriment d'une zone boisée qui comporte des zones humides, internes ou adjacentes. Il s'agit d'un écosystème par nature très riche, qu'il faut absolument conserver en l'état. Par ailleurs l'impact paysager d'une telle urbanisation en surplomb de la vallée de la Maine sera très préjudiciable. Le projet n'étudie pas correctement l'impact écologique et paysager de ce nouveau quartier qui va constituer une verrue sur l'espace naturel résiduel de ce secteur, beaucoup plus que conforter le bourg, comme l'affirme l'OAP. Ce projet qui peut être évité alors que son impact ne peut être ni réduit, ni compensé de manière sérieuse, doit impérativement être abandonné.

Annexe 2 : exemples de zones humides non répertoriées :

- dans la zone 1AU Océane, 4 ha de zones humides non répertoriées sur le plan de zonage dont la destruction vient d'être autorisée avec la destruction d'espèces protégées, malgré l'avis défavorable de la Commission Nationale de Protection de la Nature, • dans la zone d'activité l'Océane, d'autres zones humides non répertoriées, accompagnées de boisements et des espèces protégées seront détruites pour l'implantation de bâtiments commerciaux, • plusieurs ha de zones humides vont être détruits pour implanter un entrepôt pour la vente par correspondance, tout ceci sans qu'on ait évalué ne serait-ce que les impacts socio-économiques et mis en balance des emplois créés, les destructions des emplois locaux prévisibles.

Annexe 3 : Exemples de zones humides à rattacher à la TVB :

Sur la commune de St-Clément-de-la-Place, il convient de relier la zone humide, située à l'est du bourg, à la trame verte et bleue via l'espace boisé classé, et en incluant les haies existantes dans le secteur. A Saint-Lambert-la-Potherie, il faut inclure les zones humides dans la trame verte et bleue. Il en est de même à Saint-Martin-du-Fouilloux. Sur la commune de Bouchemaine, dans le secteur du Artaud, il convient de relier la zone humide et les espaces boisés à la trame verte et bleue de la vallée de la Maine. Sur la commune de Bauné, les zones humides situées à l'ouest et au nord du bourg doivent être considérées comme des réservoirs locaux de biodiversité et reliées à la trame verte et bleue via les espaces boisés classés situés à proximité. Sur la commune des Ponts-de-Cé, dans le lit majeur de la Loire, au sud de Moulin-Marcille, la grande zone humide doit être incluse dans la trame verte et bleue.

Annexe 4 : Exemples pour restaurer la trame verte et bleue

- Il conviendrait d'améliorer le passage du Brionneau sous l'autoroute ainsi que la continuité de la vallée du Brionneau sous la 2x2 voies Angers-Lion d'Angers : le point noir devrait être analysé pour identifier des solutions qui permettraient d'aller au-delà d'une inscription de la trame verte et bleue sur des voiries très fréquentées.
- En aval de l'étang st Nicolas la continuité de la trame verte et bleue n'est pas physiquement assurée. Il s'agit d'un point noir dans la continuité écologique qu'il faudrait atténuer par un aménagement urbain végétal adapté, en profitant de l'aménagement de la ligne de tram.
- Au sud du bourg de Bouchemaine, de l'autre côté du giratoire du pont sur la Maine, la trame verte et bleue est trop étroite. Il faut l'étendre au minimum à la totalité de la zone inondable. Il s'agit d'une zone déjà très anthropisée dans laquelle il faudrait retrouver des espaces propices à la circulation des espèces, afin de permettre les échanges avec la vallée de la Maine (au minimum, dans un premier temps, un fossé végétalisé). De manière plus générale, Il y a quelques mois, la Sauvegarde de l'Anjou a adressé à Monsieur le Président d'ALM une étude détaillée portant sur les zones naturelles et la trame verte et bleue sur le territoire de Bouchemaine. Ci-joint en annexe les principales conclusions de cette étude. En tenir compte permettrait d'améliorer la fonctionnalité des espaces naturels dans ce secteur.

(Ajouter plan contribution AL)

- Sur la commune de Verrières-en-Anjou, la continuité de la trame verte et bleue au travers de l'autoroute (lieux-dits Jupille La Chesnais ...) peut difficilement être réalisée sur la chaussée, qui est classée en continuité écologique. Il est bien d'identifier la nécessité de cette continuité, mais il faudrait signaler le point noir que constitue l'absence de continuité et préconiser la mise en place d'un franchissement réservé aux espèces sauvages.

- Sur la commune de St Léger de Linières, la trame verte et bleue est inscrite sur la chaussée des routes et autoroutes. Il faudrait identifier les obstacles aux déplacements des espèces, afin d'y remédier.
- Sur la commune de Rives-du-Loir-en-Anjou, à Villevêque, il faut assurer la continuité de la trame verte en rive gauche du Loir, dans le bourg,
- Sur la même commune, à Soucelles, il faut assurer la continuité de la trame verte et bleue au nord du bourg entre les Espaces Boisés Classés et la vallée du Loir, ainsi qu'à l'ouest, par exemple via la zone inondable et les petits Espaces Boisés Classés.
- Sur les communes de Saint-Gemmes-sur-Loire, de Mûrs-Erigné et des Ponts de Cé, il convient de retrouver une continuité de la trame verte en rive droite et en rive gauche de la Loire. Il s'agit, dans la plupart des cas de zones inondables.

Nous proposons quelques exemples d'améliorations de la trame verte et bleue, qui peuvent être réalisées sans délai :

- Sur la commune de Beaucouzé, entre le moulin de la Farauderie et le lieu-dit La Vilette, la largeur de la trame verte et bleue est trop faible, compte-tenu des enjeux écologiques du secteur. S'agissant d'une zone Np (« p » : Secteur caractérisé par un ensemble de qualité constitué de composantes bâties et végétales présentant un intérêt patrimonial et paysager.), il est possible d'élargir la trame, de part et d'autre du ruisseau, sans porter un quelconque préjudice à cet ensemble de qualité, que ce soit côté Moulin ou côté Petite Farauderie. Ce dispositif peut être utilement complété par une liaison écologique à rétablir entre la Grande Farauderie et la Brosse en confortant les haies le long du chemin, ainsi qu'une liaison écologique entre le Moulin et la Petite Farauderie avec, par exemple rétablissement d'une haie entre le champ et les installations agricoles du Moulin. Tout ceci est bien sûr à réaliser en concertation avec les intéressés et les scientifiques et représentants de la société civile. Dans le même secteur, côté Pré Pourri, il est nécessaire d'élargir d'au moins une dizaine de mètres la trame bleue côté Grande Farauderie à l'endroit où le ruisseau touche la limite de parcelle sur sa rive droite.
- Au nord de Montreuil-Juigné, le débouché de la trame verte et bleue sur la vallée de la Mayenne est beaucoup trop étriqué, au regard des enjeux écologiques situés à l'ouest, avec de nombreuses zones humides et des zones boisées. Il faut élargir la trame sur la zone A, de manière à maintenir une trame d'une centaine de mètres de part et d'autre du ruisseau. Cela est d'autant plus justifié dans la partie est, qu'il s'agit d'une zone inondable.
- A la limite nord de la commune de Bouchemaine, il semble plus logique d'étendre la trame verte et bleue à l'ensemble de la zone N au débouché sur le Lac de Maine.
- A la limite entre Bouchemaine et Saint-Léger-de-Linières, la largeur de la trame verte et bleue est par endroit beaucoup trop étroite. Il convient de l'élargir sur les zones A adjacentes.

- A Feneu, la trame verte et bleue pourrait être élargie sur la zone A adjacente, dans ses parties les plus étroites, afin de mieux conforter les liaisons entre les espaces boisés classés du nord et la vallée de la Mayenne.
- Sur la commune de Verrières-en-Anjou (St Sylvain d'Anjou), au lieu-dit L'Epine Noire, la largeur de la trame verte et bleue est beaucoup trop réduite. Il convient de compléter la trame prévue par une trame complémentaire, sans doute en zone A.
- Sur la commune de Saint Barthélémy d'Anjou, il faut inclure la totalité des zones humides et de la zone de présence arborée reconnue, situées au sud du Château de Pignerolles dans la trame verte et bleue, comme réservoir de biodiversité.
- Dans le bourg d'Ecouflant, il sera beaucoup plus fonctionnel d'étendre la trame verte et bleue à la totalité de la zone inondable classée en NI (d'autant qu'elle est arborée), et N.
- Les zones humides du bourg d'Ecuillé devraient être incluses dans la trame verte et bleue
- De part et d'autre du bourg de Pruillé, la trame verte et bleue doit être élargie
- Au nord de la commune de Soulaines-sur-Aubance, la trame verte et bleue n'est pas assez large, elle est même parfois réduite à l'épaisseur d'une haie. Il est nécessaire de l'élargir sur la zone A.

Annexe 5 : rendre plus contraignantes les OAP :

Pour donner une réalité à ces dispositions, il serait nécessaire qu'elles portent un caractère plus contraignant, par exemple :

- En inscrivant l'obligation d'appliquer le Principe ERC (Eviter- Réduire- Compenser) dans l'application des dispositions sur les OAP
- En Exigeant une évaluation environnementale dans chaque OAP d'aménagement, ainsi que dans les opérations moyennes relevant du cas par cas mais comportant un volet environnemental significatif.

Annexe 6 : nature en ville en zone UC :

Les vastes zones UC qui regroupent des formes urbaines excessivement diverses, (pavillonnaire, maisons de villes de toutes formes, petits et moyens collectifs) sont à la fois les plus riches en espaces verts privatifs ou collectifs, les plus mutables et propices à concevoir l'évolution des formes urbaines, et les plus favorables au développement de productions maraichères en ville. Elles hébergent des continuités de biodiversité qui constituent de vrais enjeux de conservation du vivant en ville ; Le règlement proposé oriente à la banalisation de celles-ci à un taux très insuffisant

d'espaces de pleine terre (25 à 35%). Aussi, pour permettre une densification urbaine sans réduire à néant la trame verte privée lorsqu'elle est constituée, est-il nécessaire que la conservation de la trame naturelle existante soit intégrée en tant que telle dans les projets. Par exemple :

- en situant à 50% le minimum de surface de pleine terre à conserver sur l'unité foncière lorsqu'il existe préalablement un taux supérieur
- en imposant que la surface de pleine terre soit en mitoyenneté d'espaces de pleine terre existants sur une parcelle voisine lorsque ceux-ci existent.

Annexe 7 : exemples de patrimoine justifiant compléments ou rectifications dans les tableaux de l'annexe 1 au règlement de PLUi :

a-Dans la zone intra-muros qui sera couverte par le PSMV, notamment :

Quartiers AC (ou Espaces AE) : la Place Louis-Imbach et ses abords, première grande place médiévale d'Angers et la seule arborée, fondamentale à différents niveaux (histoire politique et urbaine, morphologie, lien fort avec le palais comtal/hôtel de ville/museum). De plus, la place est au cœur du site inscrit MH de l'ancien quartier des Halles, à l'instar des autres sites inscrits de la Cité et de la Doutre, Ces derniers bien listés comme secteurs historiques dans la catégorie AC.

Le bâti non protégé MH est par ailleurs peu retenu par le PLUi dans ce secteur. Ainsi mériteraient par exemple d'être intégrés dans la catégorie des édifices de caractère CA : la maison Jahier, 7 rue Pocquet-de-Livonnières (fort intérêt typologique et stylistique), l'hôtel Binet, 1, rue de l'Aubrière (intérêt historique mais aussi architectural), ou encore l'hôtel de Varancé, 34-36 rue Pocquet-de-Livonnières (idem), etc....

- *Edifices techniques CC :* est absente l'ancienne manufacture de chaussures Hamard-Savatton implantée sur le site du couvent des Augustins, rue de la Harpe/Vauvert, dont le bâtiment subsistant a fort impact sur la voie publique constitue un des derniers témoins d'ampleur de l'architecture industrielle d'Angers. La protection MH attachée à des éléments épars du couvent ne concerne pas cette partie qui se justifie donc dans l'Annexe Patrimoine du PLUi.

- *Edifices culturels CD ou atypiques CF :* dans la Cité, la gendarmerie Saint-Maurice, qui développe sa façade néo-classique sur la place Freppel et conserve des vestiges du couvent médiéval des Jacobins manque également dans cette Annexe Patrimoine. De même le Collège de la cathédrale qui intègre d'anciennes maisons canonales ou de chapelain. L'OAP Cœur de Ville signale p. 19 que cet ensemble est appelé à évoluer pour favoriser l'attractivité du centre-ville et le rayonnement/ouverture de la Cité. Ce très vaste îlot de la Cité est identifié dans le plan de zonage comme un périmètre d'attente. Cela empêche-t-il pour autant de signaler ces deux édifices dans l'Annexe Patrimoine du PLUi, de manière à préserver les éléments bâtis marquants dans le projet ?

b- Il serait aussi utile de mettre à jour les tableaux, pour les éléments patrimoniaux disparus depuis le PLU 2017 : ainsi le château de la grande-Flêcherie (bd Janneteau AN9), sur l'axe autoroutier A11.

Annexe 8 : nuisances sonores

Le PLUi n'apporte aucune nouvelle exigence significative tant sur le traitement des axes « rouges » identifiés dans le Plan de Prévention du Bruit (PPBE), élaboré en 2014, et qui devait être révisé sous 5 ans, que sur le niveau d'exigence des nouveaux aménagements.

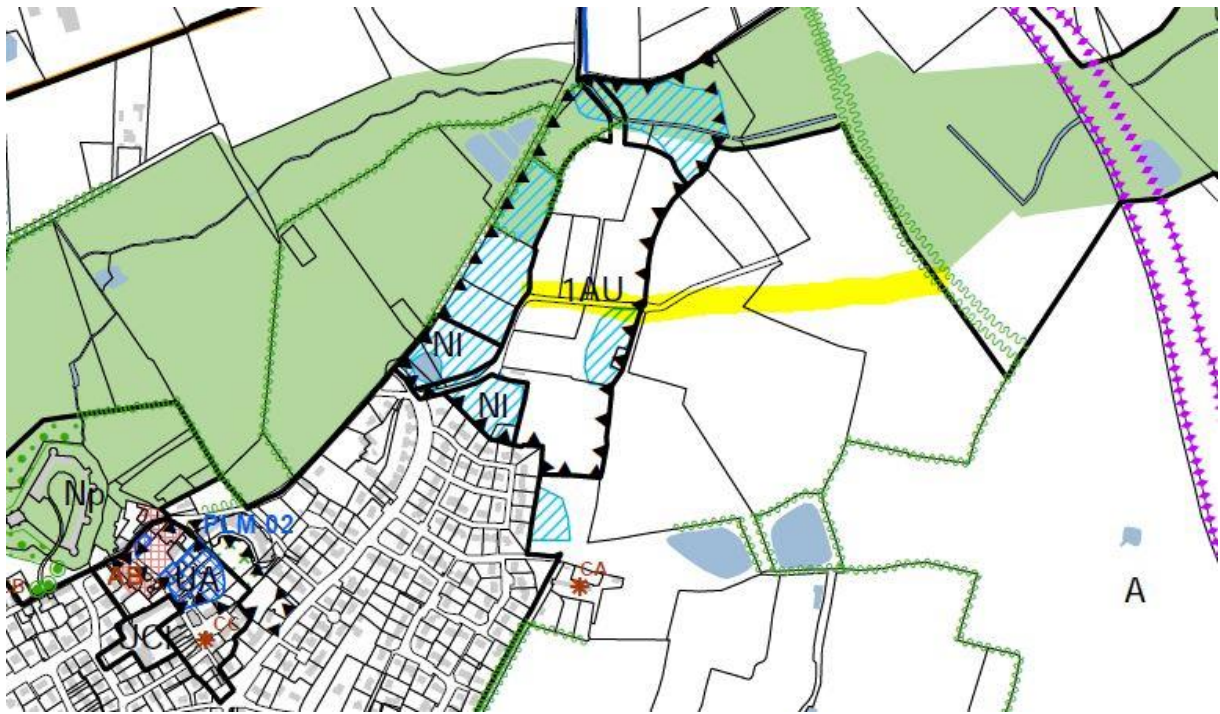
Le PPBE prévoyait par ailleurs d'identifier dans le PADD les « zones calmes » à faibles niveaux sonores ou fort lien avec la nature. Des exigences de performance plus explicites pour répondre à la volonté « de limiter l'impact des nuisances sonores » des nouveaux projets urbains seraient également nécessaires pour répondre aux objectifs ambitieux du PPBE et du plan national de lutte contre le bruit.

Annexe 9 : rendre le document plus accessible

Sommaires, paginations à rendre accessibles : exemples :

- OAP locales : sommaire non paginé, concernant pourtant 41 OAP sur 422 pages.
- Règlement : absence de référence paginée pour les 105 pages d'annexe, dont la numérotation de chacune est indépendante.
- Annexes au plan de zonage : absence de sommaire paginé (3 annexes)
- Servitudes d'Utilité Publiques-protections patrimoniales : l'annexe 3 consacrée aux SPR comporte une pagination autonome distincte superposée à la pagination générale, qui n'informe pas des différents documents répartis sur 125 pages.

D'autre-part, un accès aux points traités par les différents documents par référentiel des sujets traités favoriserait l'accès du citoyen.



Plessis-Macé : en jaune la limite la plus au nord envisageable entre zone 1AU et liaison écologique, le mieux étant la suppression de cette zone 1AU, car même réduite de moitié, elle impacte fortement les zones humides adjacentes.

Le Président

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. L...'.