B – CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Nature ou objet de l'enquête : Projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Tours (Indre-et-Loire).

Références : Loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) n° 2000-1308 du 13 décembre 2000 modifiée.

Code de l'environnement : articles L.123.1 et suivants relatifs aux enquêtes publiques.

Code de l'urbanisme: article L 123.1 et suivants.

Délibération du Conseil municipal de Tours du 21 mars 2005 prescrivant la révision du POS et l'élaboration du PLU.

Délibération du Conseil municipal de Tours du 11 octobre 2010 arrêtant le projet de PLU.

Ordonnance n°E10000294/45 du 17 décembre 2010 du Tribunal Administratif d'Orléans désignant Monsieur Richard RATINAUD, commissaire-enquêteur.

Arrêté n° SC 2011/51 du Maire de Tours, Monsieur Jean GERMAIN, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique relative au projet de PLU.

Période d'enquête : du mardi 1er février 2011 au 10 mars 2011 inclus (prolongation).

Identité du commissaire-enquêteur : Monsieur Richard RATINAUD.

B – CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

I – CONCLUSIONS

I.1 – Le déroulement de l'enquête.

L'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté municipal SC 2011 51 du 10 janvier 2011. Les conditions matérielles d'accueil et de consultation étaient satisfaisantes. L'aide et la disponibilité du personnel municipale a été très appréciée avec une mention spéciale pour Monsieur Nicolas BESNARD, étudiant en géographie, stagiaire au service de l'urbanisme de Tours.

Partout, les salles disposaient de tables permettant l'étalement des cartes et plans, sauf à l'hôtel de ville avec un local trop étroit, peu adapté et difficilement accessible aux personnes handicapées, à l'exception du premier jour d'enquête. Un effort est à faire pour les prochaines enquêtes.

L'enquête s'est déroulée du 1er février 2011 au 10 mars 2011, dont une prolongation de 7 jours justifiée par le volume, la complexité du dossier et la population de la ville : plus de 140 000 habitants.

L'affluence du public a été croissante sur la période et inégale selon les lieux de consultations. La répartition géographique des observations et des demandes d'information porte sur quelques personnes à la Mairie de Quartier des Fontaines, quelques dizaines à Sainte Radegonde, une petite centaine pour Saint Symphorien et le complément à 1000 pour la mairie centrale.

L'information du public a satisfait aux exigences réglementaires. En outre, une exposition sur le projet de PLU a été organisée dans le péristyle de l'hôtel de ville.

Le commissaire-enquêteur a accordé des entretiens à la presse écrite, à la radio et à la télévision locales.

Le « bouche à oreilles » a parfaitement fonctionné notamment dans le couloir du tramway, les sites d'aménagement Mayer Ouest, Mayer Jemmapes, Coteau de Loire, Sainte Radegonde, îlot Traversières, Vinci gare et Saint Lazare.

Une véritable mobilisation pour la défense de la qualité de vie de certains quartiers a pu être constatée en réaction à la densification annoncée de l'urbanisation.

En revanche, quasiment pas d'observations pour Tours Sud et peu pour Tours Centre Ouest.

Certains ont fait des observations, hors sujet, sur les caractéristiques de la ligne de tramway.

Les observations, courtes ou rédigées sur plusieurs pages et parfois accompagnées de plans, résultent de réflexions approfondies conduites individuellement ou en groupes.

Les avis défavorables au projet ont été plus nombreux que les avis favorables. Ce qui est habituel dans une enquête publique.

L'enquête publique n'a donné lieu à aucun incident.

Mes conclusions.

La participation du public a été forte, largement concentrée sur le corridor du tramway et sur quelques aménagements médiatisés depuis l'automne 2010.

Elle a été nulle à Tours Sud car l'urbanisation y est figée, très faible à Tours Centre Ouest et Velpeau, Beaujardin, Blanqui, où la population se sent peu concernée par le PLU, à l'exception des riverains des sites à aménager. Au vu du projet, le public estime, avec raison,

qu'il ne se passera pas grand chose dans ces quartiers au cours des 10 à 15 prochaines années.

Les observations favorables et défavorables sont, pour la plupart, fondées, convaincantes et pertinentes.

Considérant le nombre et la teneur des observations, cette enquête publique a valeur de sondage de l'opinion publique. A part quelques points jugés très positifs, le public a exprimé la crainte et même la peur :

- *d'une densification supplémentaire de l'urbanisation et, notamment, dans le secteur d'attractivité du tramway, où elle est jugée satisfaisante en l'état,*
- *des projets de construction de tours sur des sites familiers, porteurs de forte valeur identitaire et patrimoniale.*

Le nombre et la qualité des observations devraient susciter des aménagements au projet par le conseil municipal.

I.2 – <u>Le sujet de l'enquête.</u>

Le sujet de l'enquête est le projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Tours, nouveau document d'urbanisme créé en même temps que le SCOT par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) en juillet 2000.

Le PLU comprend des pièces écrites:

- Un rapport de présentation : diagnostic et analyse de l'état initial de l'environnement,
- Un plan d'aménagement et de développement durable,
- Des orientations d'aménagement sur 20 sites à fort potentiel de mutation,
- Un règlement,
- Une liste d'éléments bâtis et paysagers à protéger,
- Les servitudes d'utilité publique,
- La liste des emplacements réservés,
- Les annexes sanitaires,
- Le plan de prévention du risque inondation,

et 30 documents graphiques, dont un plan de détail du zonage en 36 planches au 1/ 2000.

Le public était invité à formuler ses observations sur ces seuls documents.

<u>Mes conclusions.</u>

Il s'agit d'un plan des gestion de l'espace urbain sur une durée d'une quinzaine d'année. Un premier point sur son application pourra être fait trois ans après son approbation et, obligatoirement, après 10 ans. Comme tous les plans, il est possible de le modifier ou de le réviser.

Il s'agit d'un plan local, qui concerne tout le territoire communal, mais lui seul.

Contrairement au POS, qui concernait essentiellement l'utilisation du sol, il s'agit d'un plan d'urbanisme. Il me semble utile de rappeler ici la définition de l'urbanisme du Robert 1: étude systématique des méthodes permettant d'adapter l'habitat urbain aux besoins des hommes.

Le sujet est donc : comment adapter l'habitat urbain de Tours aux besoins des hommes pour les 15 prochaines années ? Vaste programme, dont on mesure pleinement la difficulté, la ville ayant mis 5 ans à définir son projet de PLU.

Attention à ne pas réduire l'habitat au logement. Toujours selon le Robert 1, l'habitat est le mode d'organisation et de peuplement par l'homme du milieu où il vit. Pour faire simple, je dirais que l'habitat est un logement avec beaucoup de sauce autour : des voisins, des lieux d'activités industrielles et commerciales, des établissements publics, de la

voirie, des réseaux, des organismes sociaux et culturels…mais aussi des paysages, des jardins, des espaces verts, des lacs, des cours d'eau, des bois, des forêts, des champs, des vignes...

Au XXI ème siècle, on ne doit plus distinguer habitat rural et habitat urbain, mais plutôt un espace où le rural et l'urbain s'interpénètrent pour une meilleure qualité de vie.

Une autre manière de cerner le sujet est de dire que le PLU ne concerne que le foncier et les constructions ou aménagements répartis dans l'espace communal par natures de fonction.

Toutes les autres questions doivent être considérées hors sujet de l'enquête.

I.3 – Le projet et son environnement.

Il faut comprendre environnement humain, naturel, réglementaire, territorial, administratif, économique, industriel, géographique…

1. Le PLU est un document d'urbanisme réglementaire de niveau communal, dont l'une des pièces, le règlement fixe, en cohérence avec le PADD, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols, à l'exception de la partie du territoire communal concernée par le Plan de Sauvegarde et de Mise en valeur. Parmi les pièces du PLU, seul le PADD s'applique au Secteur Sauvegardé.

2. Le PLU doit être cohérent avec la gestion du territoire communautaire exercée par Tour(s)Plus au titre de ses compétences obligatoires et optionnelles.

A ce titre, tout projet d'intérêt communautaire doit trouver dans le PLU le support foncier et réglementaire nécessaire à sa réalisation et, notamment, dans les domaines sociaux (logement…), économiques (zones d'activités…), transports (, voiries, tourisme…).

3. Le dossier a décrit, de façon exhaustive, la concordance du projet de PLU avec :

- les enjeux stratégiques définis dans la première partie achevée du SCOT, document d'urbanisme créé en 2000 en même temps que le PLU, qui concerne 40 communes et document-cadre définissant un projet de territoire pour l'agglomération à l'horizon 2020/2025. Le SCOT pourrait être approuvé en 2013 ;
- le plan des déplacements urbains (PDU) approuvé en 2003 par le SITCAT, autorité organisatrice unique, regroupant 25 communes, dont les 19 de Tour(s) plus, dont la procédure de révision s'engagera en 2011. Il s'agit de poursuivre le développement des transports collectifs en site propre (2 lignes) en liaison avec le développement urbain et de redistribuer l'espace public en faveur des modes doux et des transports collectifs. Le renforcement des itinéraires de circulations douces, le développement de services autour du vélo, les normes de stationnement pour les deux roues et des emplacements réservés sur les graphiques destinés à assurer la continuité des itinéraires piétons et cyclistes ;
- le nouveau programme local de l'habitat (PLH) en cours d'élaboration pour la période 2011-2016, dont les premières conclusions fixe pour Tours la construction de 675 logements neufs par an et les objectifs pour chacune des 19 communes de Tour(s)plus ;
- la charte du parc naturel régional « Loire Anjou Touraine » s'appliquant pour la période 2008/2020 ;
- le plan Climat avec des objectifs de réduction chiffrés de pollution jusqu'en 2050 ;
- le périmètre du Val de Loire inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. Inscription signifiant que le Val de Loire, bien naturel et culturel, a une valeur exceptionnelle universelle dont la perte serait irremplaçable pour la mémoire collective de l'Humanité ;
- le plan de sauvegarde et de mise en valeur en cours de révision ;

- le plan de protection de l'atmosphère approuvé en 2006, par la volonté exprimée dans le PADD d'améliorer la qualité de l'air par le développement des modes de déplacements les moins polluants (circulations douces, transports collectifs) ;
- le nouveau SDAGE du bassin Loire-Bretagne, document de planification dans le domaine de l'eau, approuvé en octobre 2009, indiquant la marche à suivre pour obtenir un bon état des cours d'eau et plans d'eau d'ici 2015 ;
- l'application stricte du PPRi par la recherche systématique, dans les orientations d'aménagement situées en zone inondable, des organisations pouvant répondre aux enjeux de diminution de la vulnérabilité face au risque d'inondation et, en préambule du règlement de chaque zone, par le rappel de l'application de la disposition la plus contraignante (PPRi, PEB) ;
- le schéma départemental d'accueil des gens du voyage (SDAGV) définissant la réalisation d'aires d'accueil sur le territoire des communautés de communes du SCOT tenant compte du règlement des phénomènes de sédentarisation ;
- le plan d'exposition au bruit (PEB) en déterminant le type d'utilisation des sols en fonction de la classification des zones de bruit. Plan en cours de révision pour prendre en compte les nouvelles bases de calcul d'indice de bruit et l'évolution du trafic aérien ;
- les risques liés au phénomène de retrait/gonflement des argiles ;
- le risque de mouvements de terrain en déterminant 3 zones à risques sur le plan de zonage;

4. Selon l'expression du dossier, Tours est une ville « constituée » au sens où elle a terminé son expansion dans l'espace. Elle a peu de territoires d'extension. Elle fait naturellement partie du noyau urbain de Tours avec Saint Cyr sur Loire, La Riche, Joué-lès-Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin et Saint-Pierre des Corps. Ces villes ne constituent en fait qu'une seule ville. Le centre de Tours ne correspond pas au centre du noyau urbain.

5. La création d'un secteur t correspondant à la zone d'attractivité du tramway et justifiant d'une densification de l'urbanisation veut répondre, entre autres, à la satisfaction de tous les besoins en logements en complément des constructions neuves dans les autres zones et dans les autres communes de l'agglomération. Or, le tramway ne concerne aujourd'hui que 2 communes sur les 19 de Tour(s)plus et les 40 du SCOT. Dans le cadre espace-temps du PLU, d'autres réseaux en sites propres seront réalisés ou envisagés au bénéfice des autres communes et traverseront le territoire communal de Tours en générant d'autres secteurs t.

6. Les prescriptions du SDAGE Loire-Bretagne reprises dans le prochain PPRi révisé prévoient une zone d'aléa fort à partir d'une hauteur de submersion de 1 m, où un principe de non constructibilité sera appliqué. Toutefois, afin de préserver le caractère urbain des centres villes, le remplacement et l'extension mesurée des constructions peuvent être admis dans la mesure où ils ne génèrent pas une augmentation significative de la population vulnérable et où les logements nouveaux sont conçus de manière à ne subir aucun endommagement. Dans l'attente de la réalisation des études de danger de digues, pour prendre en compte leur risque de rupture, les constructions nouvelles seront interdites dans une zone située à l'aplomb des digues sur une largeur de 100 mètres par mètre de hauteur de digue. Le PLU constitue une opportunité pour anticiper ces nouvelles dispositions dans le sens d'une plus grande réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens.

7. L'hôtel de ville de Tours est situé à 42 km de la centrale nucléaire de Chinon et à 76 km de celle de Saint Laurent des Eaux. Fukushima au Japon est à 47 km de sa centrale nucléaire. Ceci conduit à examiner les conséquences pour le PLU d'un accident grave dans les centrales proches de Tours et celles situées en amont sur la Loire. Or, le risque nucléaire est totalement absent du projet.

Mes conclusions.

1. La commune de Tours et la communauté de commune Tour(s)plus gèrent le même territoire. Par ailleurs, le SCOT, les communautés de communes et les communes gèrent leurs territoires selon leurs compétences - compétences au sens d'aptitude légale et non capacité ou qualification - dans des perspectives de développement à plus ou moins long terme. De nombreuses observations ont fait état du nombre d'intervenants publiques et, par exemple, de la non prise en compte dans le foncier du PLU des terrains nécessaires à la seconde ligne de transport en site propre et, j'ajoute, des éventuelles ramifications à la ligne en construction, qui seraient décidées dans la durée de vie du PLU. Bien souvent, le public a senti une prise en compte insuffisante des projets d'intérêt communautaire, au sens qu'une urbanisation ou ré-urbanisation trop dense par la commune pourrait contrarier la réalisation de transports collectifs modernes par Tour(s)plus. Par exemple, ne pas avoir vu sur les plans des variantes possibles de tracé de la deuxième ligne de tramway Est-Ouest, ne serait-ce qu'en pointillés, a fait naître une inquiétude sur l'environnement de chacun. Au total, dans le domaine de la gestion du territoire urbain, la juxtaposition et l'empilement d'intérêts généraux supra-communaux, intercommunaux et communaux suggèrent la création d'un PLU d'agglomération ou, au minimum, d'une annexe « agglomération » dans chaque PLU indiquant les perspectives d'utilisations du sol d'intérêt communautaire.(Recommandation)

2. Rédiger un plan d'aménagement et de développement durable dans un tel contexte humain, naturel, patrimonial, législatif, réglementaire, politique, territorial, administratif, aussi divers, entrecroisé, imbriqué, complexe relève de la haute voltige intellectuelle. En toute objectivité, il faut admettre la réussite de l'équipe de rédaction. Avec les autres avis exprimés par ailleurs, l'enquête publique ne saurait prétendre à remanier profondément le document tel qu'il est présenté et encore moins à le rejeter. Améliorer, avec la participation du public, le projet à la marge et sur quelques points jugés essentiels par l'opinion publique, toujours en avance sur la législation et la réglementation, me guide dans la rédaction de ce rapport.

3. Le PLU de Tours n'est pas un PLU ordinaire en raison de son environnement. Contrairement à une petite ville entourée de campagnes, la ville de Tours est « enfermée » au milieu d'autres villes ou bloquée à l'Est et au Nord Est, essentiellement par l'aérodrome et des terrains en AOC : son expansion horizontale dans l'espace est terminée. Le public a compris, avec hantise, que cette expansion allait devenir verticale, après l'urbanisation des derniers espaces disponibles et la ré-urbanisation ou reconversion de sites délaissés pour des raisons politiques ou économiques (Quartier Beaumont – MAME…). Cela pour satisfaire surtout des besoins en logements (675 par an selon le PLH). Or, l'article 121-1 du code de l'urbanisme vise à un équilibre entre extension et renouvellement urbain, plus difficile à maintenir sur la durée à Tours qu'ailleurs. Je reviendrai plus loin sur la densification de l'habitat urbain.

4. Dans le cadre espace temps du PLU et dans le cadre de l'aménagement du territoire au niveau de l'agglomération, soit à court ou moyen terme, il est probable qu'une deuxième ligne de tramway Est-Ouest, des créations de lignes vers Saint-Cyr sur Loire, Chambray et Saint Avertin se raccordant à la première ligne, le prolongement de la première ligne vers les zones commerciales ou de grands employeurs dévoreuses de voitures et une utilisation intelligente de l'étoile ferroviaire susciteront la création d'autres secteurs t. De cette manière, la presque totalité du territoire de la commune serait couverte de secteurs t c'est à dire d'axes préférentiels de développement urbain. Exprimer une volonté d'y faire effort reviendrait à répartir une priorité sur environ 80% du territoire communal. Ce qui dilue dans l'espace la notion d'effort. On mesure là, l'influence de l'environnement urbain du projet sur le zonage.

En outre, est-il besoin de réglementer alors que les différents acteurs publics et privés dans l'espace urbain savent très bien où il convient de faire effort ?Les uns veulent

aménager au meilleur coût-efficacité pour une bonne utilisation des deniers publics, les autres vendre.

En conséquence, le secteur t pourrait être supprimé ou sensiblement réduit. (Recommandation).

5. S'agissant du risque d'inondation, le texte du projet de PLU fait systématiquement et à juste titre, référence au PPRi en vigueur ou au caractère inondable d'un site, objet d'une orientation d'aménagement ou d'une opération.

Comme le mentionne l'avis détaillé des services de l'Etat, il peut anticiper sur les futures dispositions du futur PPRi .

Le public a manifesté son inquiétude sur le risque d'inondation, le plus souvent pour refuser une densification de l'urbanisation en zone inondable pour préserver sa tranquillité, tout en acceptant sa propre vulnérabilité.

Le fait de ne pas générer une augmentation significative de la population vulnérable et de devoir considérer des hauteurs d'eau plus élevées que dans le PPRi constituent une contrainte forte pour l'urbanisation, que j'essaierai de développer plus loin dans un paragraphe particulier (Recommandation).

6. Rappelons que la relative insouciance née de l'absence, depuis le 13 mars 1980 à Saint Laurent des Eaux (41), d'accident grave dans les deux centrales nucléaires proches de Tours ne doit pas empêcher la prise de mesures destinées à réduire la vulnérabilité des personnes et des biens pour le jour où…

Les premiers enseignements de l'accident nucléaire de Fukushima au Japon toujours en cours – et le mot accident paraît bien faible – conduisent à s'interroger sur son impact sur le PLU. A première vue, faible. Mais, tout de même…

Sauf à se trouver dans l'aire de l'explosion de la centrale, le principal danger est le nuage radio actif et donc la pollution de l'air de l'agglomération tourangelle venant des deux centrales, soit de deux directions sensiblement opposées. Ce qui accroît la malchance d'y être exposé.

Le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération tourangelle n'a pas considéré la pollution relative aux poussières radio actives. Certes, il existe des plans de secours et de sauvegarde, mais ils ne sont connus que des acteurs de la sécurité civile et peu du grand public. Or, par exemple, chacun doit être prêt à s'isoler ou à partir en ne faisant pas à la dernière minute la liste des objets à emporter.

Pour se limiter au sujet et à titre d'exemple sur le bâti, le fait de devoir se calfeutrer chez soi suppose de pouvoir stopper la VMC conçue pour fonctionner en permanence et de réduire la ventilation au strict nécessaire avec des filtres appropriés aux particules radio actives sur toutes les entrées d'air. Le confinement de chaque logement doit être matériellement possible.

En résumé, c'est le niveau de la dose de radioactivité susceptible d'être assimilée par la population tourangelle – dose estimée par l'autorité compétente dans les premières minutes après l'explosion – qui détermine si un confinement suffira ou si une évacuation sera indispensable.

Le deuxième danger en rapport avec le sujet de cette enquête est la contamination radioactive de la ressource en eau potable de la ville assurée par les stations de pompage des îles sur la Loire. En effet, une pollution radioactive accidentelle des eaux de la Loire émanant des centrales situées en amont de la ville conduirait, sur préavis cette fois de quelques heures à une journée, à devoir assurer un approvisionnement temporaire de la ville à partir du séno turonien ou du cénomanien. Ce qui suppose un réseau adapté.

Le PLU doit donc prendre en compte ce risque technologique nucléaire, comme il a considéré tous les autres risques naturels ou technologiques, en ajoutant, là où il convient, les phrases nécessaires permettant :

- *de déterminer une culture du risque nucléaire, sans catastrophisme et sans « surfer » éternellement sur le sujet à des fins politiciennes ou électorales, de manière à définir la conduite à tenir par chaque citoyen ;*

- *de préciser dans les constructions ce qu'il conviendrait de faire pour diminuer l'entrée de poussières radio actives dans les locaux(VMC…) ;*
- *d'intégrer dans les bâtiments existants ou restructurés le risque nucléaire local au même titre que la réhabilitation thermique et phonique du bâti résidentiel et public ;*
- *de rédiger un article spécial sur ce sujet dans le règlement en profitant de l'occasion pour réduire sensiblement le bruit des VMC, groupes frigorifiques, climatiseurs… considéré comme une nuisance insupportable.*

En écrivant ces lignes, je n'ai pas la prétention d'avoir épuisé le sujet du risque nucléaire pour Tours. Le risque sismique reste très faible à faible et le risque d'inondation des centrales très faible également. A mon sens, le principal risque est une « erreur de manipulation » comme le 17 octobre 1969, toujours à Saint Laurent des Eaux, ou une succession de mauvaises réactions en cas d'incident comme à Tchernobyl, qu'une formation rigoureuse du personnel exploitant devrait réduire.(Réserve).

I.4 – Le texte du projet de PLU.

Dans l'ensemble, les documents sont très bien rédigés et le graphisme est d'excellente qualité sanctionnant les progrès réalisés dans ce domaine depuis la réalisation du POS.

Le texte du projet comporte quelques fautes d'orthographes et quelques autres sur le fond résultant vraisemblablement de « copier coller » et d'ajouts de paragraphes nouveaux à l'ancien POS.

-Rapport de présentation. Explication des choix. Page 33, à deux endroits :

Au lieu de : il s'agit des zones déjà urbanisées quelque soit leur niveau d'équipement et les servitudes auxquelles elles sont soumises…

Ecrire : il s'agit des zones déjà urbanisées quels que soient leur niveau d'équipement et les servitudes auxquelles elles sont soumises…

-Règlement. Page 5, même phrase, même faute.

-Règlement à tous les articles 12 :

Au lieu de : En cas de changement de toute ou partie d'une construction…

Ecrire : En cas de changement de tout ou partie d'une construction…

Sur le fond :

-Règlement : articles 6 des zones UN et UC : vérifier la position de : un retrait partiel de façade de 3 mètres…aux paragraphes 6.1 et 6.2.

-Règlement : page 13, pas de 9.1.1 puisqu'il n'y a pas de 9.1.2.

-Règlement : tous les articles 9. paragraphe 9.2.2. L'ensemble des plafonds fixés ci-dessus peut être majoré de 10% … Quels plafonds ? 60%, 66% ou 20 m2. Dans le POS, il s'agit des plafonds exprimés en %. Or, on pourrait comprendre 2 m2. Ecrire : l'ensemble des plafonds fixés en pourcentage ci-dessus…

Mes conclusions.

Tours est une ville où des étudiants étrangers viennent apprendre la langue française : la ville se doit de présenter un texte parfait.

Un texte, surtout lorsqu'il est opposable au tiers comme le règlement, ne doit pas prêter à interprétations.

Tout le texte du PLU doit être compréhensible par le grand public, qui viendra le consulter en mairie pendant toute sa validité. Pour cela, même si c'est difficile, il ne faut pas abuser de l'emploi de termes techniques d'architecte ou d'urbaniste. Au besoin, en donner la définition en renvoi.

D'une façon générale, un bon usage de la langue française facilite les rapports humains dans la ville et, dans le cas du PLU, entre les administrateurs et les administrés ou, si l'on préfère, entre les fonctionnaires et les usagers.

Rectifier les points qui pourraient être à l'origine de litiges et donner la définition des termes urbains techniques. (Recommandation).

I.5 – Le projet de PLU et les circulations douces.

L'une des quatre orientations du projet souhaite que Tours devienne une ville des mobilités durables. Le développement urbain est lié à tous les types de mobilité, mais le projet fait effort sur les mobilités collectives et non polluantes, pour améliorer la qualité de l'air.

Le projet veut adapter les voies et les entrées de la ville à leur contexte urbain et renforcer les échanges entre quartiers et la perméabilité des tissus urbains en privilégiant les traversées douces.

Le projet définit des liaisons douces dans toutes les orientations d'aménagement et des emplacements réservés pour créer des liaisons piétons ou cyclables, notamment à Tours Nord.

Le projet souhaite « apaiser » les axes routiers par des emprises douces plus confortables occupant une part plus importante de l'emprise publique totale.

Le projet veut créer des rabattements doux sur les points d'arrêts de transports en commun.

Sur ces points, la sécurité des locaux cycles abonnés est prévue par vidéo surveillance et contrôle d'accès. Ces locaux seront réservés aux abonnés des transports en commun et leur accès sera possible avec la carte d'abonnement personnelle.

Le schéma cyclable d'agglomération est en cours de révision avec 120 km d'itinéraires aménagés.

Considérant que le réseau ferré isole les quartiers Champs Girault et Sanitas, le PLU indique que l'évolution des emprises ferroviaires et leur affectation sur des programmes mixtes habitat/activité seront également l'occasion de rénover ou de créer de nouveaux franchissements mieux positionnés et intégrant la diversité des modes de déplacement.

Le PLU propose de relier les espaces naturels par des liaisons douces et tout particulièrement dans la trame verte et bleue.

Le projet prévoit l'extension du maillage piétons-cyclistes, le double sens cyclable dans les voies à sens unique, une offre de services de stationnement et réparation dans des maisons du vélo et le développement de l'offre Vélocity.

Paradoxalement, le règlement ne cite pas les vélos : il mentionne seulement des voies mixtes à l'article 3.

Les observations orales et écrites du public relatives à l'utilisation du vélo ont souligné :

- le manque de sécurité sur une même voie des voitures, vélos, piétons, mais aussi vélo et piétons,
- le manque de continuité des pistes cyclables,
- l'insuffisance des liaisons entre la Loire et le Cher, notamment à Tours Centre Ouest, la rive Nord du Cher et, en particulier, le danger de l'usage du vélo dans les contre allées de l'avenue de Grammont,

- l'exiguïté de certaines voies de Tours Nord où seraient créées des liaisons douces par conséquent dangereuses,
- l'absence de parkings-consignes sécurisés pour stationnement des vélos, notamment en centre ville et auprès des administrations,
- le souhait de pouvoir transporter son vélo dans les transports collectifs,
- la construction ou la reconstruction de passerelles pour vélo et piétons sur les coupures (voies ferrées, cours d'eau, voies express, autoroute.),
- la préférence pour certains cyclistes de se déplacer dans la circulation générale,
- la confusion entre 2 roues et vélos dans les normes de stationnement (articles 12),
- le développement des alternatives à l'automobile ne peut se réduire à une ligne de tramway passant dans une zone déjà bien desservie par les bus,
- interdire l'hyper centre à la circulation des voitures.

Mes conclusions.

Le développement des modes de circulation collectifs et non polluants est nettement affirmé dans le projet de PLU. Il en constitue l'un des points forts.
J'ai rappelé ci-dessus ce que la ville souhaite réaliser, car le public ne peut lire tout le dossier présenté, volumineux et complexe, souvent abstrait et intellectuel.
De son côté, le public souligne parfois les lacunes ou défauts de la situation actuelle que la ville veut précisément corriger.
Dans l'ensemble, le projet répond aux soucis exprimés.
Pour la première fois, des emplacements réservés sont définis pour les circulations douces, pour l'essentiel à Tours Nord. Il serait souhaitable d'en ajouter à Tours Centre, surtout à l'Ouest entre Loire et Cher en s'appuyant sur les espaces verts.
Le développement de l'usage du vélo en ville est lié à la sécurité du cycliste et à la sûreté du vélo. Sécurité et sûreté ne dépendent pas uniquement de l'infrastructure, mais aussi du cycliste lui-même, qui doit adapter sa conduite et son comportement au bâti existant, à l'alternance de pistes cyclables et de voies de circulations générales. Cette alternance fait passer d'une conduite tranquille à une conduite vigilante, qui peut être source d'accidents.
Certains préfèrent rester vigilants au milieu des voitures. C'est l'avis de mon fils, qui, après 21 ans de vélo dans Paris, vient d'avoir un accident nécessitant des broches dans le fémur et le tibia.
Toutefois, il reste évidemment préférable de disposer de voies piétonnes, cyclables et véhicules motorisés distinctes avec des pistes cyclables hors chaussée, qui sont rares à Tours.. Le succès du circuit « La Loire à Vélo » en témoigne.
Le PLU propose de profiter de toutes les évolutions du bâti urbain pour réaliser un maillage. Ce qui prendra un certain temps certes, mais l'important, c'est la persévérance…
Pour permettre la sécurité des pistes cyclables dans les voies étroites, une piste en sens inverse de la circulation des voitures, qui passait pour une aberration il y a quelques années, est un succès à Paris. Ce pourrait être réalisé à Tours avec le double sens pour vélos dans les voies à sens unique.
Des parkings sécurisés du type de ceux prévus aux stations de tramway pourraient être aménagés auprès des services publics et hôpitaux, à commencer par les administrations de la ville, qui doit donner l'exemple.
Préciser dans l'article 12 du règlement que par deux roues, il faut entendre aussi les vélos.
Le souhait de pouvoir transporter son vélo dans les transports en commun me semble difficilement réalisable. Par contre, ce serait à étudier pour le tram train, comme dans les TER.

La construction de nouvelles passerelles sur la Loire et le Cher avec accès aux îles et au-dessus des voies ferrées est une demande justifiée et de coût raisonnable sur un programme étalé sur 10 ou 15 ans.
Le dossier présente un diagnostic remarquable par sa qualité, avec des enquêtes particulièrement pertinentes. Notamment, l'enquête déplacements de 2008 confirme ma comparaison avec les autres villes régionales comparables : Tours est une ville, où l'on utilise sa voiture (44%) et où l'on marche (39%), contre les transports en commun Fil Bleu (10%) et le vélo (5%). La faible part du vélo étonne dans une ville aussi plate, celle des TC est très insuffisante, même en baisse.
Les mobilités non polluantes assurées par la première ligne de tramway seront incontestablement un progrès. Mais, sa conséquence sur l'emploi de la voiture sera limitée dans la mesure où elle remplacera des lignes de bus orientées Nord-Sud les plus chargées aujourd'hui. On notera au passage que les terminus sont des lycées fermés hors périodes scolaires. Je ne dis pas qu'il ne fallait pas desservir les lycées, mais un terminus Nord prolongé jusqu'à la zone commerciale voisine aurait davantage dissuader l'utilisation de la voiture. Des liaisons Est Ouest sur les 3 rives de la « Mésopotamie » et la desserte des grands centres d'activités commerciales et industrielles et des plus grands employeurs (hôpitaux, cliniques, aérodrome, Michelin) et une offre de transport plus étoffée en dehors des heures ouvrables devraient avoir un impact plus significatif sur l'usage de la voiture. Par exemple, il me semble anormal de ne voir aucun bus devant la gare de Saint Pierre des Corps, un lundi soir de Pentecôte, vers 20 heures…
La brillante idée écologique de sortir les voitures de la ville doit être actualisée et adaptée. Actualisée du fait de la diminution sensible de l'usage de la voiture en raison de la hausse sensible du carburant et de la prochaine diffusion de voitures électriques adaptées à la ville, qui devront bien circuler, stationner et se recharger quelque part dans la ville. Adaptée car la vraie question est de sortir de la ville les véhicules les plus polluants : cars, poids-lourds, voitures, motos aux systèmes de carburation et d'échappement d'un autre âge.
En conclusion, le projet répond bien au développement des mobilités durables. C'est un des points forts du dossier. Quelques points seront proposés pour le compléter.
(Recommandations).

I.6 – Le projet de PLU et l'urbanisme contemporain.

Dans son ensemble, l'orientation 1 du PADD, Tours, ville active et attractive, n'est pas contestée. Au contraire, elle est appréciée, notamment l'effort sur le tertiaire, l'innovation et la formation.

Dans la mesure où le tertiaire est aussi la conséquence d'un tissu industriel et artisanal dynamique et compétitif, quelques inquiétudes ont été exprimées sur la pérennité du concept. Il est demandé de ne pas négliger l'industrie et l'artisanat, car sans eux, le tertiaire pourrait s'effondrer à son tour.

A quelques exceptions près, l'immense majorité des observations conteste, parfois avec virulence, les signaux urbains forts porteurs d'identité prévus par le projet.

La tour prévue à la gare doit être abandonnée, car elle s'intègre mal au site.

De même, la tour prévue place de la Tranchée ne doit pas porter atteinte à la perspective.

Le signal urbain des Deux Lions de 65 mètres est jugé trop haut.

L'immeuble de 29 m près de l'hôtel de ville est trop haut.

La pose d'examen gynécologique de la « Femme Loire » est jugée de très mauvais goût par une amatrice d'art contemporain. Son installation dans le périmètre UNESCO est vivement désapprouvée.

Au total, plus de 700 personnes ont manifesté leur opposition à ces projets de tours. On peut parler de polémique.

Quelques avis favorables ont été portés sur ces tours au motif que Tours doit être dynamique et en accord avec son époque.

Hors sujet, certains se sont élevés contre les projets de construction en haut de la rue Nationale.

Mes conclusions.

Mon rôle est de transmettre au conseil municipal le mécontentement exprimé par le public. C'est fait plus haut.
Il est aussi de formuler mon avis personnel.
En fait, c'est la hauteur des tours et leur proximité avec des monuments, eux aussi porteurs d'identités, qui posent problème. La tour Vinci, selon ma mesure sur les plans, serait à 25 m du mur Ouest de la gare. L'immeuble de 29 m à la place du parking Heurteloup serait très près de l'hôtel de ville.
A mon sens, un signal urbain identifie une ville, un quartier. Il peut être petit ou grand, haut ou bas. La Petite Sirène identifie Copenhague ; le Mannken Pies, Bruxelles ; la Tour Eiffel, Paris.
Un signal urbain est un repère comme le signal d'un port. Or, on n'a pas besoin de deux repères ou de deux signaux urbains l'un à côté de l'autre. En conséquence, je ne suis pas favorable à la tour Vinci, à l'immeuble de 29 m près de l'hôtel de ville et à la tour en haut de la Tranchée, car la Tranchée est un signal urbain qui monte vers le ciel. Or, l'étendue et la beauté des ciels de Touraine est une des caractéristiques attachantes de la région. Par contre, les tours des Deux Lions seraient cohérentes avec le caractère contemporain du quartier, ainsi que d'autres tours en entrée de ville. Rappelons que des tours figurent sur les armoiries de la ville de Tours. Les premières tours de la ville étaient des tours militaires, d'où le nom de la ville.
S'agissant de la Femme Loire, si j'habitais Tours, je ne souhaiterais pas que l'on identifie ma ville avec elle. Sa pose gynécologique est peut être une allusion consciente ou non de l'artiste aux gloires médicales de la ville. En effet, mon médecin personnel féminin m'a fait part de l'existence ces dernières années, d'un professeur de médecine gynécologue réputé à Tours. Par ailleurs, la Femme Loire donne une image peu flatteuse de la Tourangelle. Enfin, dans une ville qui compte plus de 25 000 étudiants, elle devrait être l'objet de plaisanteries de bons ou de mauvais goûts, surtout des carabins, qu'il conviendra de réparer avec des engins pour travaux en grande hauteur. En préalable à son installation éventuelle, l'avis de l'UNESCO pourrait être sollicité via l'ambassadeur de France auprès de cette institution internationale, Madame Rama YADE.
La ville avec l'extension de son secteur sauvegardé manifeste son souci de préservation du patrimoine. Pour autant, comme le disait pour Paris, le président Pompidou, on ne peut figer Tours dans le passé. Tours n'est pas une ville morte ; ce n'est pas un musée à entretenir. C'est pourquoi les 20 sites objets d'orientations d'aménagements doivent être résolument contemporains.
En outre, quelques secteurs ou partie de zones encore disponibles du plan de zonage (zone 2AU ?) pourraient être réservés à une libre expression d'architecture urbaine de ce début du XXIème siècle.(Recommandations).

I.7 – Le projet de PLU et le développement urbain.

L'orientation 2 du PADD propose d'organiser le développement urbain autour et de paire avec les mobilités durables, l'offre de stationnement évoluant avec l'offre de transport collectif.

L'orientation 3 du PADD propose de développer le projet urbain en le fondant sur la mixité et la proximité, de répondre à tous les besoins en logements et favoriser le développement des activités économiques dans les tissus urbains au sein de zones attractives.

Ces deux orientations, intimement liées, sont rappelées en partie A de ce rapport. Elles sont « déclinées » dans la suite du projet dans les documents écrits et graphiques.

Au cours de l'enquête publique, à part quelques opinions favorables, les citoyens, en associations ou individuellement, se sont élevés contre un projet conçu sans la volonté d'informer, sans réunion publique, sans explication directe devant les Tourangeaux.

Le tramway apparaît comme un prétexte à une densification excessive dans un corridor de 1000 mètres de large, là où l'habitat est déjà le plus dense. Il est demandé de ramener le rayon qui sert à délimiter le corridor à 400 mètres ou 300 mètres des stations et 200 mètres de voies. Il est demandé de réduire les hauteurs maximales autorisées aux motifs qu'elles feraient craindre un manque d'ensoleillement et les vis-à-vis. Les modifications apportées aux articles 7 et 8 du règlement relatifs aux implantations des constructions par rapport aux limites séparatives et par rapport aux autres sur une même propriété vont conduire à la disparition progressive des îlots de verdure.

Les services de l'Etat proposent, à la fois, des mesures permettant une certaine densification des zones urbaines et des mesures l'empêchant. Dans le premier cas :

- en zone UN, où les pavillons sont implantés au milieu de leur parcelle, prévoir que les constructions seront à l'alignement des voies ou y seront raccrochées pour une partie de façade ou, en cas d'impossibilité, une implantation au plus près de la voirie ;
- en zone UA, le règlement impose un retrait d'au moins 7 mètres par rapport aux voies, qui semble peu judicieux, car consommateur de foncier ;
- en toutes zones, implanter les constructions sur l'une au moins des limites séparatives.

Dans le deuxième cas :

- en zones UN, UC et US, le règlement autorise dans certains cas une emprise au sol de 100%, qui, en pratique, interdit les travaux de ravalement de façades dans les cours intérieures, l'installation ou le remplacement de conduits et génère à long terme des cœurs d'îlots insalubres. Il conviendrait de limiter l'emprise au sol à 70%.
- En zones UC, prévoir des possibilités de dérogation aux hauteurs fixées par le plan des hauteurs, lorsque l'on se trouve en présence d'un bâti homogène et constituant un ensemble urbain cohérent. Des transitions pourraient être également rendues possibles pour éviter des passages abrupts entre des constructions de hauteurs très différentes.

Mes conclusions.

Dans l'ensemble, le développement urbain est fortement contraint et conditionné par les coupures, le paysage urbain et naturel, les risques d'inondation et de mouvements de terrain, le patrimoine historique, architectural et paysager…et la volonté farouche et légitime des habitants actuels de préserver leur tranquillité en mettant en avant la qualité de vie tourangelle héritée du passé et sagement entretenue.

Pour l'équipe municipale, il s'agit à la fois de préserver l'acquit et de construire pour aujourd'hui et surtout demain.

Le développement urbain est également conditionné par le PLU lui-même.

L'examen des observations du public, l'avis des services de la ville et le mien fait dans la première partie du rapport donnent au conseil municipal une information sur de nombreux aspects du PLU. Je ne reviendrai ici que sur des sujets susceptibles de modifier sensiblement le projet.

1.L'incidence sur le projet du durcissement des dispositions interdisant ou limitant le développement urbain en zone inondable.

Le projet délimite en zone inondable 3 sites d'urbanisations potentiels pour les 10 ans à venir : Tours Gare : 200 logements et 350 habitants ; Tours Est : 300 logements et 550 habitants et Tours Ouest : 1200 logements et 2200 habitants, ainsi qu'une zone UCt à densifier, inondable sauf une frange de terrain dans sa partie Nord. En outre, 5 sites à fort potentiels de mutation, objets d'orientations d'aménagement, sont recensés dans la même zone inondable entre la Loire et le Cher.

Ces programmes vont générer une augmentation très significative de la population vulnérable.

Rappelons que, dans le passé, le comblement de la Dolve, du ruisseau de l'Archevêché et du quartier des Deux Lions ont entraîné une élévation de la nappe phréatique dans Tours Centre et l'inondation presque systématique des caves en hiver. Rappelons que le plus grand danger pour Tours serait une rupture de la levée de Loire au droit de la Ville aux Dames. Rappelons que la dernière rupture de la levée de Loire en amont d'Onzain, dans le Loir-et-Cher, a fait disparaître tous les bâtiments de la gare d'Amboise située à 23 km. Rappelons que le champ d'expansion des crues doit être préservé.

Le développement d'une culture du risque proposé par le PADD est la bonne réponse à ce danger. En effet, on peut vivre très heureux au Bangla Desh, sur la faille de San Andreas en Californie ou au Japon.

L'un des axes majeurs du PADD de répondre à tous les besoins en logement et de remplir l'objectif du plan local d'habitat est remis en cause. Tours, à elle seule, ne semble pas en mesure de répondre à un objectif aussi ambitieux, sans précédent et un peu irréaliste, qui devrait être repris au niveau de l'agglomération. De même que la France n'a pas vocation à accueillir toute la misère du monde, la ville de Tours ne peut, à elle seule, accueillir tous les mal ou no-logés d'Indre-et-Loire.

Pour moi, les conséquences sont la suppression du corridor t en zone inondable de la zone UCt du PLU, la diminution de l'offre de logements sur les sites d'orientations d'aménagement concernés et la révision du PLH.

Ce pourrait être aussi, à titre compensatoire, la reconsidération du bien fondé du classement en zone A, agricole, de terrains en friche permanente et l'urbanisation partielle de la zone 2AU plus tôt que prévu.

2.La prise en compte dans le zonage du risque mouvements de terrain.

La lettre de Monsieur et Madame MINIOU, habitant troglodyte, 50, rue Losserand à Tours, référencée L17 et reprise intégralement page 13 , partie A du rapport, donne une idée précise de la fragilité du coteau de la Loire. Le dossier mentionne 40 mouvements de terrain sur 100 ans, soit près d'un tous les deux ans. Il subordonne l'octroi du permis de construire à des études techniques.

Mais, je ne suis pas convaincu de la sûreté des constructions sur la durée.

Aussi, considérant la sécurité des habitations troglodytiques de Tours, environ une quarantaine sous réserve d'inventaire, et le risque couru par les occupants de nouvelles constructions ayant fait l'objet d'études spécifiques, qui n'engageraient pas forcément la responsabilité de ceux qui les conduisent, il me semble plus sage de classer en zone N1 (coteaux de la Loire et du Cher) les zones à risques de mouvements de terrains de niveaux 1 et 2 des coteaux de Loire et du Cher à Tours.

En outre, ce classement assurerait la continuité paysagère des coteaux.

Le classement en zone UN et US des zones à risques de mouvements de terrains de niveau 3 me semble déjà très audacieux.

3.La réduction de la largeur du corridor tramway, axe préférentiel du développement urbain.

Il ne fait aucun doute que le corridor tramway doit être l'axe préférentiel du développement urbain, même si la ligne est faite pour desservir la partie la plus urbanisée de la ville. C'est le contraire qui étonnerait. Entre deux sites à potentiel de mutation, c'est le plus près du tramway qu'il faut aménager. Et cela dès maintenant.
Mais, sur la durée de vie du PLU, d'autres corridors surgiront, dont la situation n'est pas définie. Ces corridors seront, comme l'écrit la PADD, des secteurs desservis par les transports collectifs les plus performants. Pas forcément des tramways. C'est pourquoi, considérant la forme longitudinale de la ville et les incertitudes sur les futures lignes de transports collectifs, qui génèreront de nouveaux corridors, un rayon de 300 mètres pris à partir des stations de tramway me semble mieux adapté.

4.Le rôle du PLU dans le développement urbain.

Le POS a largement contribué à la maîtrise des constructions dans le respect du patrimoine architectural et paysager. La création du secteur sauvegardé, puis du secteur sauvegardé extension ne peut qu'être appréciée. Le PLU continue sur la lancée en intégrant près de 2200 bâtiments présentant un intérêt historique ou architectural et une cinquantaine d'éléments paysagers qui seront protégés.
Mais, le règlement s'est constamment durci dans la préservation justifiée, mais de plus en plus onéreuse du bâti, en constituant une ville musée centrale habitée par ceux qui disposaient de pouvoir d'achat immobilier et aujourd'hui de moins en moins de pouvoir financier d'entretien. 20 000 à 40 000 € pour un ravalement de façade ou exiger le réemploi des matériaux d'origine me semble un peu exagéré. Le particulier Tourangeau pourrait être victime d'un effet « château ».
Parallèlement, les catégories sociales moyennes et modestes sont exclues des quartiers historiques.
A terme, les Tourangeaux pourraient être peu à peu chassés du centre ville par une clientèle fortunée nationale et internationale, comme c'est de plus en plus le cas dans la capitale.
Le PLU, l'ABF et quelques fonctionnaires zélés jouent donc un rôle dans la gentryfication de certains quartiers.
Il conviendrait de garder mesure et de réserver les intransigeances les plus extrêmes de la restauration aux seuls bâtiments classés, inscrits, inventoriés et protégés au titre de l'article L.123-1-7° du code de l'urbanisme et moins aux autres.
Au contraire et curieusement, les POS et PLU n'ont rien fait ou pas grand chose pour améliorer l'image esthétique et paysagère des zones d'activités industrielles, artisanales et commerciales depuis une cinquantaine d'années. La communauté d'agglomération, du fait de sa compétence dans la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion de ces zones, pourrait réussir là où les communes ont échoué, malgré quelques progrès récents constatés ça et là.
A l'instar de la création de la ZAC de la Vrillonnerie-Sud à Chambray-lès-Tours, un nouvel acteur pourrait intervenir dans la procédure : un architecte-paysagiste-coordonateur.
L'élaboration par celui-ci d'un cahier de recommandations architecturales et paysagères à l'attention des porteurs de projet, puis la validation de ces projets par Tour(s)plus, avant le dépôt du permis de construire pourraient déboucher sur des aménagements de qualité.
(Recommandations).

5.<u>Les hauteurs et les dispositions de certains articles du règlement.</u>

Les observations du public ont souvent considéré excessives les hauteurs dans certains quartiers, notamment pavillonnaires, demandé l'interdiction de construire en limite séparative au-delà de la bande de 15 m de l'alignement, le rétablissement des règles d'implantation sur une même parcelle.
Les services de la ville répondent que le POS actuel autorise déjà la construction en limites au-delà de 15m pour les extensions d'habitations (hauteur: 3m) et les activités économiques (hauteur: 3,5m). Le PLU autorise les constructions avec une hauteur limitée à 6m à Tours-centre et 3,50m en dehors des quartiers centraux; ces hauteurs peuvent être augmentées si les constructions sont adossées à des bâtiments voisins plus hauts. L'objectif est de favoriser des espaces communs en cœur d'îlot.
Il revient au maître d'ouvrage d'implanter librement ses constructions sur sa propre parcelle en veillant, le cas échéant, à l'ensoleillement des pièces.
Mon avis est que les hauteurs des constructions doivent être étudiées au cas par cas, décroissantes à partir des grands axes de circulation où un effet rue est recherché et jamais disproportionnées par rapport au bâti environnant au point de casser l'ambiance d'un îlot. Les plans des hauteurs par quartiers avec des hauteurs passant de 12 m à 22 m ou 29 m ont effectivement inquiété le public par la brutalité et la différence mesurée avec leur propre habitation. De toute manière, il est de l'intérêt de l'aménageur public ou privé d'intégrer son projet dans le site et de le rendre acceptable aux riverains. A défaut, en cas de préjudice justifié, ceux-ci ne manqueraient pas de former un recours contentieux auprès du Tribunal administratif.

I – AVIS

L'avis résulte de l'étude du dossier, des contacts établis pour le compléter, des observations favorables et défavorables du public, des réponses données aux observations du public par les services de la ville, des avis des personnes publiques associées, des conclusions ci-dessus, de mon expérience de l'enquête publique et de ma connaissance forcément incomplète du sujet traité.

Considérant que l'enquête publique n'a pas remis en cause l'ensemble du projet, mais a surtout révélé oppositions et inquiétudes sur des points particuliers du projet que la ville pourra corriger ou adapter,
Considérant que le projet permet à la ville d'appliquer la loi Solidarité et Développement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 modifiée par la loi Urbanisme et habitat du 2 juillet 2003,
Considérant que le projet s'inscrit dans les principes de développement durable définis dans l'article L.121-1 du code de l'urbanisme visant à :

- L'équilibre entre extension et renouvellement urbain,
- La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale,
- L'utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux.

Considérant que le PADD, les orientations d'aménagement, le règlement et les différentes pièces du projet répondent à ces principes,
Considérant que le projet est concordant avec le diagnostic du territoire et les enjeux stratégiques du SCOT,
Considérant que le projet prend en compte et traduit les procédures et les politiques sectorielles ainsi que les plans et les programmes de portée supérieure,

Considérant que le projet tient compte de l'évolution de la ville depuis la dernière révision du POS en 1997,
Considérant que le projet s'inscrit dans une évolution profonde du contexte territorial notamment avec la création de la communauté d'agglomération Tour(s)plus en 2000,
Considérant que le projet tient compte des risques naturels, industriels et technologiques en développant notamment une culture du risque,
Considérant que le projet veut répondre aux besoins en logements adaptés à l'évolution démographique et sociale de la ville,
Considérant que le projet par ses quatre orientations a pour ambition de donner à Tours une image de ville motrice, responsable et durable,
Considérant que le projet vise à conforter la dynamique économique, notamment tertiaire, en promouvant l'innovation et la formation,
Considérant que le projet vise à développer les mobilités durables,
Considérant que le projet a pour objectif de mettre en valeur les multiples relations qui unissent la ville et ses habitants à ses cours d'eau,
Considérant que le projet identifie des éléments bâtis et paysagers remarquables à protéger,
Considérant que le projet permet d'assurer la protection des milieux naturels, la préservation des écosystèmes, des espaces verts et des espaces affectés aux activités agricoles,
Considérant que les quatre orientations du PADD sont effectivement reprises dans le plan de zonage, le règlement et les orientations d'aménagement,

J'ai l'honneur d'émettre **un avis favorable** au projet de Plan Local d'Urbanisme de la ville de Tours,

sous **réserve** de

de **considérer,** à la lumière des premiers enseignements tirés de la catastrophe de Kagushima au Japon, **le risque technologique nucléaire pour Tours** au même titre que tous les autres risques naturels ou technologiques traités dans le projet et selon mes conclusions non exhaustives citées plus haut.

Avec les **recommandations** suivantes :

1. **Corriger** les quelques fautes d'orthographes ou de fond, qui se sont glissées dans **le texte du Règlement** selon la liste établie ci-dessus.
2. Donner une suite favorable aux observations, qui ont été examinées favorablement par les services de la ville et par moi-même dans la première partie du rapport, partie A.
3. Sans préjuger des futures conclusions du PDU révisé et de manière à témoigner d'une saine gestion prévisionnelle du foncier de la commune dans le seul document réglementaire d'utilisation du sol de la commune qu'est le PLU, **faire apparaître sur un plan**, ne serait-ce qu'en pointillés, **les variantes envisagées pour le futur TCSP et les corridors dessinés par les lignes fortes de bus** annoncés dans le PADD.
4. Considérant, dans le domaine de la gestion du territoire urbain, la juxtaposition et l'empilement d'intérêts généraux supra-communaux, intercommunaux et communaux, **étudier la création d'un PLU d'agglomération** ou, au minimum, **d'une annexe « agglomération » dans chaque PLU** indiquant les perspectives d'utilisation du sol pour des projets d'intérêt communautaire (périphérique Est...).

5. Considérant que l'article 121-1 du code l'urbanisme vise à un équilibre entre extension et renouvellement urbain, **ne pas remplacer l'extension horizontale** excessive des années 1990, qui a motivé la loi SRU, **par une extension verticale exagérée** en veillant systématiquement à une bonne intégration des nouvelles constructions avec le bâti et la biodiversité publique et privée.
6. Considérant que le PLU constitue une opportunité pour anticiper les futures dispositions du PPRi révisé dans le sens d'une plus grande réduction de la vulnérabilité des personnes et des biens et, en particulier, que le remplacement et l'extension mesurée des constructions peuvent être admis dans la mesure où ils ne génèrent pas une augmentation significative de la population vulnérable et où les logements nouveaux sont conçus de manière à ne subir aucun endommagement, le développement urbain en zone inondable doit être reconsidéré. En conséquence, il conviendrait de **supprimer le secteur t dans les zones inondables des zones UC et US, diminuer l'offre de logements sur les sites d'orientations concernés et en tenir compte dans la révision du PLH en cours.** A défaut et à titre compensatoire, reconsidérer le bien fondé du classement en zone A de terrains en friche permanente sans intérêt agricole et urbaniser partiellement la zone 2AU plus tôt que prévu.
7. Considérant la sécurité des habitations troglodytiques de Tours, environ une quarantaine sous réserve d'inventaire, et le risque couru, sur longue période, par les occupants de nouvelles constructions ayant fait l'objet d'études spécifiques, qui n'engageraient pas forcément la responsabilité de ceux qui les conduiront, **classer en zone N1 les zones à risques de mouvements de terrains de niveaux 1 et 2 des coteaux de Loire et du Cher.** En outre, ce classement assurerait la continuité paysagère des coteaux, sans empêcher la construction de belvédères sur la Loire.
8. Considérant la forme longitudinale de la ville et les incertitudes sur la localisation des futures lignes de transports collectifs, qui génèreront à leur tour de nouveaux corridors, **créer en toutes zones non inondables un corridor t de développement urbain d'un rayon de 300 mètres pris à partir des stations** de la ligne de tramway en construction et non 500 mètres comme prévu.
9. Ne pas durcir outre mesure les conditions d'entretien et de restauration du patrimoine bâti.
10. **Améliorer la qualité d'ensemble des constructions et restructurations en zone UA** en respectant le règlement du PLU et en sollicitant, avant dépôt du permis de construire, **un architecte-paysagiste-coordonateur** agréé par Tour(s)plus au regard d'un cahier de recommandations architecturales et paysagères.
11. **Ne pas modifier le plan des hauteurs et les articles 6, 7, 9 et 10** étant entendu que chaque projet de construction sera soumis à des conditions d'intégration et d'insertion à apprécier au cas par cas.
12. **Conditionner la construction sur une même parcelle publique ou privée au maintien de l'îlot de verdure**, s'il existe.
13. **Corriger l'inégalité d'accès à des espaces verts publics à partir du domicile** entre les habitants de la ville, notamment à Tours Nord et dans certains quartiers de Tours Centre.
14. S'agissant des **circulations douces**, ne pas se limiter à Tours Nord pour la création d'espaces réservés, étudier la création de pistes cyclables en sens inverse de la circulation des véhicules motorisés, réaliser de nouvelles passerelles sur les voies ferrées et sur les cours d'eau avec accès sur les îles,

aménager des parkings sécurisés pour vélos, du type de ceux prévus aux stations de tramway, auprès des organismes sociaux, des cliniques et hôpitaux et des diverses administrations, préserver les bordes et les venelles, indiquer dans l'article 12 que le stationnement des deux roues comprend aussi les vélos.

15. En favorisant le tertiaire, l'innovation et la formation, ne pas négliger pour autant le commerce, l'artisanat et l'industrie, car sans les seconds les premiers n'existeraient pas.
16. Considérant qu'un **signal urbain** est un repère comme le signal d'un port et qu'il n'y a pas lieu de créer deux repères l'un à côté de l'autre, ne pas construire de tours près de la gare de Tours, elle-même signal urbain, en haut de la Tranchée, elle-même signal urbain et un immeuble de 29 m de haut près de l'hôtel de ville, lui-même signal urbain. Par contre en construire ailleurs comme prévu dans le projet en considérant que des tours figurent sur les armoiries de la ville et que les premières tours étaient des tours militaires, d'où le nom de la ville.
17. Considérant les raisons exprimées plus haut sur « La Femme Loire », surseoir à son implantation et demander l'avis de l'UNESCO.
18. Donner aux 20 orientations d'aménagement **un caractère contemporain** affirmé représentatif de l'urbanisme d'aujourd'hui avec concours d'architectes et d'urbanistes.
19. Réserver quelques secteurs ou partie de zone encore disponibles (zone 2AU ?) à **une libre expression d'architecture urbaine** de ce début du XXIème siècle.
20. Annexer au PLU le plan de **zonage d'assainissement**, objet d'une enquête publique conjointe.
21. Reconsidérer la possibilité de réaliser un **assainissement autonome** dans une ville aussi urbanisée que Tours et donner la définition de réseau pseudo unitaire.
22. Etudier **la ré appropriation par la ville du domaine RFF** non utilisé, notamment celui colonisé par des herbes folles.
23. Clarifier la construction des **vérandas** dans le règlement, objet de questions fréquentes, en ajoutant par exemple aux articles 11 : « les vérandas sont autorisées si elles ne dénaturent pas le caractère du bâtiment principal (volume, matériaux).
24. Îlot Sud Mayer Jemmapes : vérifier les limites sur le plan n°8 qui ne correspondent pas aux limites d'orientations d'aménagement , page 30.
25. Pour les limites des orientations d'aménagement sur les plans adopter plutôt un trait discontinu avec tirets pour bien marquer qu'il s'agit d'une limite maximale et pas aussi impérative que les limites du zonage.

A TOURS, le 11 avril 2011

Richard RATINAUD

DESTINATAIRES :

-Monsieur Jean GERMAIN,
Maire de Tours,
1-3, rue des Minimes,
BP 3215,
37926 TOURS Cedex 9.
-Madame le Président
du Tribunal Administratif d'ORLEANS,
28, rue de la Bretonnerie
45057-ORLEANS CEDEX 1.