

## Observations concernant le PLU de TOURS

A transmettre à M. Pierre AUBEL, commissaire enquêteur

Observations de l'association politique Europe Écologie Les Verts

Mail: [ce-touraine-be@listes.eelv.fr](mailto:ce-touraine-be@listes.eelv.fr)

Adresse: EELV Centre 103 Rue du Faubourg Madeleine, 45000 Orléans

Et du Collectifs Les Cogitations Citoyennes de Tours

Mail: [contact@cogitations-tours-metropole.fr](mailto:contact@cogitations-tours-metropole.fr)

Adresse: Collectifs Les Cogitations Citoyennes de Tour, chez M. Emmanuel DENIS, Tours

## Un PLU qui subit la croissance urbaine

- Le PLU de Tours présente l'accroissement de la population de Tours comme une donnée inéluctable à l'horizon 2030 : un minimum de 147 000 habitants dans une métropole de 316 000 habitants.
- La production de 650 logements en moyenne par an est donné d'emblée comme résultant du nouveau statut de Tours comme ville centre de la métropole, cela sans argumentation.
- Les choix des zones potentielles de développement et/ou de densification sont des réponses présentées comme indispensables sans qu'une réflexion soit faite sur d'autres repositionnements possibles pour Tours.
- En ce qui concerne les sites de projet, on est ici dans une logique de saturation des dents creuses sans vision et sans approche globale. Comment envisager, par exemple, de construire 1500 logements sur la 1<sup>ère</sup> tranche du Menneton alors qu'aucun transport en commun n'a été envisagé dans les documents réglementaires métropolitains ?
- Dans le même temps, on supprime la possibilité de densification dans le fuseau des 500m de l'unique ligne de tramway tourangelle ? Quelle logique ?

Pour poser la question différemment, continuons-nous à alimenter la désertification du sud Touraine, ainsi que l'augmentation du nombre de déplacements pendulaires quotidiens vers l'Île de France ? Ce modèle est-il subi ou la collectivité a-t-elle une stratégie et une politique proactive adéquate en travaillant avec les territoires concernés ?

Doit-on accepter ce modèle de macrocéphalie de Tours métropole avec comme hyper centre la ville de Tours concentrant de façon quasi exclusive toutes les fonctions supérieures, ou construire autrement un développement métropolitain en réseau avec les autres villes concernées ?

En matière de développement rien n'est déterminé à l'avance : d'autres scénarios sont possibles.

Tours, centre de la métropole, doit œuvrer à un développement équilibré et en réseau avec ses couronnes urbaines, les villes d'Indre et Loire et les campagnes tourangelles, mais également en lien avec l'armature urbaine régionale.

Evidemment nous ne pouvons-nous satisfaire de l'étalement urbain, toujours non maîtrisé à l'échelle de la métropole tourangelle. Il a pour corollaire la consommation de toujours plus d'espaces naturels et agricoles. C'est un fléau qu'il convient de combattre dans le contexte de la crise écologique globale. Il est urgent de sanctuariser des espaces de nature, encore nombreux sur nos territoires urbains.

De plus il est également essentiel d'examiner le nouveau projet de PLU en miroir avec les PLU des communes limitrophes, l'urbanisation de Tours et de sa première couronne constituant un continuum urbain. Juxtaposer les PLU permet rapidement de comprendre que le val entre Loire et Cher est soumis à une densification intense (la Ville aux Dames, Saint Pierre des Corps, Tours, la Riche), qui aggravera de fait les impacts de futures inondations.

Nous demandons donc la production d'une stratégie territoriale réellement métropolitaine, fondée sur des éléments chiffrés consolidés (taux de croissance cible de la population, typologie de foyers accueillis, taux de logements sociaux cibles) avec la suppression des projets de densification urbaines non mixtes (services, activités) et non desservis par des transports en commun performants.

La construction de logement n'est pas le seul moyen de répondre aux besoins actuels et futurs. La chasse aux logements vacants et/ou l'augmentation du parc social (qui héberge des foyers plus grands que la moyenne de 1,79 personnes) permettrai(en)t dans le cadre d'un acte politique fort de gérer différemment la question de l'offre et de contenir la hausse des prix du logement, devenue insupportable pour nos concitoyens.

## **Vers un urbanisme « négocié et maîtrisé » qui exclut de fait les habitants et les associations.**

Le PLU, dans son PADD défend page 23, la poursuite d'un urbanisme « *négocié et maîtrisé* ». Cet urbanisme repose sur la volonté « *de poursuivre les démarches partenariales, avec les promoteurs, aménageurs, bailleurs et architectes dans le souci de partager une responsabilité commune dans la mise en œuvre du projet urbain.* »

Ce type d'urbanisme partenarial est justifié par le fait que « *la production urbaine à venir ne doit pas être subie. Elle doit être porteuse d'une modernité bien pensée tout en respectant les fondements de l'identité urbaine d'une ville capitale du Val de Loire patrimoine mondial de l'UNESCO. Elle doit donc s'inscrire dans un processus maîtrisé, adapté et performant en termes de formes architecturales de programmes et de qualité d'usage. Cette volonté doit être reconnue et partagée avec les différents acteurs de la Ville et en premier lieu avec les professionnels de la construction.* »

Si nous partageons l'idée de tendre vers un urbanisme « *négocié et maîtrisé* » et que nous reconnaissons le bien-fondé de sa justification, il nous semble dépassé et anti-démocratique de ne pas inclure comme acteurs essentiels, les habitants eux-mêmes et leur collectif qui font et pratiquent la ville au quotidien. Le développement de projets urbains ambitieux, dans de nombreux quartiers de Tours (quartier du Menneton, Tours nord...), dans leur taille, dans le remodelage des formes urbaines et dans les nouveaux usages qu'ils impliquent ne peuvent être conçus seulement entre les élus et les professionnels de la construction.

Il est indispensable, de reconnaître aux habitants et aux usagers, une expertise d'usage et d'intégrer cette expertise d'usage dès la phase de programmation et de conception des projets urbains et par la suite dans le processus continu de réalisation. Cela passe par l'intégration des habitants et des associations dans les « *ateliers d'avant-projet* ». Ainsi nous pourrions partager réellement entre tous les acteurs de la ville « *une responsabilité commune dans la mise en œuvre du projet urbain* », développer un urbanisme **maîtrisé et négocié** et porter ainsi ensemble le bien commun.

## **Des mobilités cyclables qui sont affirmées dans le texte du PADD mais qui ne trouvent pas de traductions concrètes dans les plans, le règlement et les emplacements réservés.**

Le PADD affirme vouloir « encourager les mobilités propres et collectives », « en voulant franchir un cap en matière de mobilités cyclables ».

Au-delà de ces grands principes auxquels nous adhérons et que nous défendons au quotidien dans nos pratiques et nos propositions, force est de constater que le PLU ne dépasse pas le stade du discours.

Le plan proposé dans le PADD (p 23) n'indique aucune nouvelle infrastructure cyclable, en site propre, de type autoroute cyclable, qui permettrait de développer l'usage du vélo pour des déplacements domicile-travail de 7 à 15 km. Encore une fois, l'option voiture est privilégiée, avec le bouclage du périphérique, qui lui est clairement indiqué sur le plan. Seul un périmètre large de zone dense du réseau cyclable structurant est indiqué en fond de plan, ce qui revient à ne rien programmer.

Ce manque de volontarisme se retrouve dans les annexes concernant les emplacements réservés : aucun emplacement réservé n'est prévu pour créer des cheminements spécifiques pour les vélos.

Il se retrouve également dans le règlement concernant le stationnement des vélos dans les opérations de logements. Ainsi le règlement indique que « *pour les opérations de logement de plus de 20 logements seule 1 place spécifique pour 10 logements est exigé contre entre 1 et 1,3 place de voiture par logement* ». Il est possible de faire beaucoup mieux. Des villes comme Rennes impose dans leur PLU, 1 emplacement par logement et vont jusqu'à 1,5 pour les opérations de moins de 20 logements. Leur PLU définit par ailleurs la notion d'emplacement stationnement vélos comme « *des locaux clos, couverts et éclairés situés de préférence au rez- de-chaussée ou, à défaut, au 1<sup>er</sup> sous-sol et facilement accessible depuis le ou les points d'entrée de la construction* ».

Développer la pratique du vélo et « franchir un cap » nécessite une politique beaucoup plus ambitieuse, qui passe par l'affirmation d'un réseau cyclable connecté, sécurisé et qui offre des possibilités de stationnement tant dans l'espace privé que public.

## **Le développement de l'aéroport : un choix économique à contre-courant et néfaste pour la qualité de vie des Tourangeaux.**

Le PADD affirme vouloir :

- *améliorer l'intégration de l'aéroport Tours Val de Loire dans le bouquet de mobilités. P14*
- *renforcer l'attractivité de l'aéroport en y développant des fonctions nouvelles liées à la mobilité, au tourisme et à l'activité économique. »p15*

Or, l'intérêt économique de l'aéroport pour le territoire n'est pas avéré. L'absence de réelle étude économique est un aveu d'échec pour les promoteurs de cette installation. Son activité est maintenue sous perfusion, et son équilibre financier est impossible. De plus, l'octroi de subventions importantes bénéficie in fine à des entreprises privées peu vertueuses dans leur modèle économique, environnemental et social.

Miser sur le développement de l'aéroport et de son quartier, c'est méconnaître les changements irréversibles du comportement des entreprises en Europe et de l'opinion publique dûs à la prise de conscience du dérèglement climatique et à ses conséquences plus rapides que prévu.

Les touristes d'affaires et de loisirs à Tours préfèrent déjà le TGV plus pratique (de centre ville à centre ville), plus rapide et bien meilleur en terme d'image pour les entreprises ou les particuliers. Les vols pour motif professionnel ont tendance à diminuer au profit du rail, les entreprises se disant de plus en plus concernées

par la réduction de leur impact carbone. De plus, le mouvement « flight shame » (honte de prendre l'avion) agit sur le comportement des consommateurs.

Tours et sa Métropole ont tout intérêt à miser avant tout sur le renforcement des hubs ferroviaires et de leur interconnexion avec les autres moyens de déplacement (PADD p. 17)

- Le PADD affirme « **L'ambition : accroître la santé et le bien-être des habitants** » (p.32)

Or, l'aéroport de Tours est à proximité des zones de densification urbaine qui restent attractives en terme d'aménagement car elles sont situées sur le plateau et donc sans risque d'inondation. Donc, développer l'aéroport est aller à l'encontre de la santé des habitants en raison de la pollution de l'air, des sols et du bruit.

Voir les articles du *Monde*

1-[https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/06/16/voyager-en-avion-c-est-aujourd-hui-prendre-le-risque-d-etre-labellise-comme-pollueur\\_5476926\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/06/16/voyager-en-avion-c-est-aujourd-hui-prendre-le-risque-d-etre-labellise-comme-pollueur_5476926_3232.html) ...

2-[https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/09/25/train-ou-avion-les-entreprises-a-l-heure-du-choix\\_6013000\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/09/25/train-ou-avion-les-entreprises-a-l-heure-du-choix_6013000_3234.html)

3-[https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/02/08/le-bruit-un-risque-majeur-pour-la-sante-des-franciliens\\_5420770\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/02/08/le-bruit-un-risque-majeur-pour-la-sante-des-franciliens_5420770_3244.html) « le bruit nuit gravement à la santé des franciliens »

## Une nature en ville trop peu affirmée

La conservation et le développement de la nature en ville sont essentielles pour que les habitants aient la possibilité d'être en contact avec la nature, que la biodiversité urbaine soit maintenue et protégée, que les risques environnementaux tels que la pollution de l'air, le bruit soient réduits, que l'impact des phénomènes météorologiques extrêmes (canicule, très fortes pluies, inondations) soient atténués, que la qualité de la ville et le vivre ensemble soient renforcés et que la santé et le bien être des tourangelles et des tourangeaux soient améliorés.

Si un travail important de recensement des arbres remarquables a été réalisé, première étape à une reconnaissance du patrimoine végétal de la ville, le PLU reste encore trop frileux sur l'affirmation et le développement d'une trame verte sur l'ensemble du territoire communal et l'affirmation de Tours, ville jardin, appellation revendiquée dans le PADD.

En effet :

- le PLU n'affirme pas l'importance de maintenir une composition paysagère dans laquelle les trois strates (herbacée, arbustives, arborée) sont présentes, strates essentielles pour maintenir la biodiversité.
- La protection des cœurs d'îlots végétalisés n'est pas inscrite dans le PLU, notamment dans les îlots composés de « particuliers tourangeaux » dont la trame urbaine repose sur une composition « rue – bâti – jardins – bâti – rue » qui structure la ville, par alternance de bandes imperméables et perméables, crée des îlots de fraîcheur et permet de maintenir des conditions de vie acceptable pour la faune (oiseaux, insectes) et la flore en créant des couloirs de vie.
- Le PLU prévoit « la préservation des espaces verts et leur amélioration » mais sans avoir l'ambition d'en créer de nouveaux, en particulier dans les secteurs d'urbanisation « négocié et maîtrisé ». C'est particulièrement le cas à Tours Nord qui concentre la nouvelle intensité nouvelle. Là encore aucun emplacement réservé n'est prévu à cet effet.
- Le règlement n'introduit pas la notion de coefficient de végétalisation. Ce coefficient, si il était ambitieux, permettrait d'imposer aux constructeurs le maintien de surfaces libres végétalisées en pleine terre et de renforcer la part de surfaces éco-aménagées (végétalisation des toitures, apport de terre sur les dalles...), par rapport à la surface totale du terrain.  
Le règlement proposé permet dans de nombreux quartiers d'utiliser 100% de l'emprise au sol pour planter des constructions (équipements publics, commerces, terrains inférieur à 15 mètres de

profondeur). L'exigence d'espaces libres en pleine-terre est limitée à seulement 15% de la surface de la parcelle. De plus, cette disposition est abandonnée dans le cas des constructions autorisées à dépasser l'emprise au sol.

- Le PLU pourrait aller plus loin dans l'ambition de plantations. En introduisant par exemple la nécessité d'1 arbre planté par tranche complète de 200 m2 d'espaces libres à dominante végétale. Ou en obligeant pour les aires de stationnement des véhicules automobiles un traitement paysager d'ensemble, y compris les délaissés, et comportant obligatoirement un arbre pour 4 emplacements de stationnement aérien.
- Le PLU doit également être plus exigeant dans le traitement des voiries privées et publiques. En imposant la création d'arbres d'alignement le long des rues pour rendre plus confortable le cheminement des piétons en été, apporter de la fraîcheur aux façades et absorber une part des polluants émise par les véhicules. La création d'emplacements réservés pour l'élargissement de rues devrait se traduire automatiquement par la plantation d'arbres. Un regard attentif devrait également être porté au choix des matériaux de revêtement utilisés (stationnement, trottoirs...) en imposant l'utilisation de matériaux perméables et clairs pour limiter les effets d'albédo.

## La consommation d'Energie dans le secteur résidentiel, le grand absent de ce PLU

La consommation d'Energie dans le secteur résidentiel et ses effets induits sur l'émission de gaz à effet de serre (GES) sont les grands absents de ce nouveau PLU.

Pourtant le secteur résidentiel est le **premier contributeur** de GES puisqu'il génère 19% des gaz à effet de serre de la métropole (cf. bilan carbone établi dans la cadre du plan climat 2011-2014 de l'agglomération => <http://www.climat.agglo-tours.fr/index.php?idtf=5026>).

Pour réduire les effets du dérèglement climatique les objectifs de la France, qui pour l'instant n'est pas sur la bonne trajectoire, sont d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 avec un point d'étape en 2030 à -55% d'émission de GES. Dans ce contexte, alors que la consommation d'énergie devra à minima être réduite de moitié, il est indispensable que les grandes villes soient exemplaires en étant d'ores et déjà neutres en carbone dans leur développement urbain.

Dans l'article 11 du règlement, on trouve un paragraphe symptomatique du manque d'ambition sur le sujet dans ce nouveau PLU:

### *"11.2 CONSTRUCTIONS, DÉVELOPPEMENT DURABLE*

*Les constructions à caractère innovant conçues dans une démarche de haute qualité environnementale ou d'utilisation des énergies renouvelables sont autorisées à **condition** que leur aspect ne porte pas atteinte à l'intérêt des lieux environnants. De même la mise en œuvre de matériaux d'isolation extérieure ou de dispositifs de production d'énergie renouvelable sur les constructions existantes doit être particulièrement étudiée afin de ne pas dénaturer le bâti existant et d'assurer l'intégration du projet dans l'environnement. Dans cette perspective, les dispositifs (panneaux thermiques et photovoltaïques...) seront intégrés aux éléments architecturaux des constructions."*

Avant même d'être imposées, conseillées ou encouragées les démarches à haute qualité environnementale **sont conditionnées**.

Rappelons que si le PADD n'a pas de valeur contraignante, au contraire, le règlement peut l'être.

Depuis la loi Grenelle 2, les PLU doivent «déterminer les conditions permettant d'assurer [...] la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables». L'intégration d'objectifs en matière de rénovation des logements peut être réalisée à différents niveaux:

...

- Dans le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD): intégrer des objectifs en terme de part de renouvellement urbain, **d'ambitions en termes de nombre de logements rénovés**, de poursuite / développement d'opération programmées;

- Autoriser et encourager la rénovation énergétique dans le règlement:

- Fixer ou conseiller des objectifs **mesurables et vérifiables de performance énergétique des bâtiments neufs** (article 15)

[http://www.club-plui.logement.gouv.fr/IMG/pdf/20161108\\_at2rehabenergetique\\_alecmarseille.pdf](http://www.club-plui.logement.gouv.fr/IMG/pdf/20161108_at2rehabenergetique_alecmarseille.pdf)

Ces dispositions ont été renforcées et sont applicables depuis la promulgation de la loi relative à la transition énergétique qui donne la possibilité **de définir des secteurs de performances énergétiques et environnementales renforcées dans les règles d'urbanisme.**

- Références:

Article 8 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Code de l'urbanisme, article L151-21 .Dispositions applicables :

Le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) peut :

- Définir des secteurs dans lesquels il impose aux constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'il définit ;

- Imposer dans ces secteurs une production minimale d'énergie renouvelable, production qui peut être localisée dans le bâtiment, dans le même secteur ou à proximité de celui-ci.

- Exemples :

-Extrait du règlement d'un PLUi, propre à plusieurs zones :

*"Performances énergétiques et recours à une production minimale d'énergie renouvelable : Les nouvelles constructions à vocation d'équipements publics doivent anticiper et respecter la norme RBR2020 et présenter une couverture minimum de 50 % de leur énergie primaire (besoins ECS et chauffage) par des énergies renouvelables, en privilégiant le solaire pour l'ECS."*

-Extrait d'Orientations d'Aménagement dans plusieurs PLU :

*"Chaque bâtiment devra être producteur d'énergie renouvelable de manière à couvrir au moins 40 % de ses besoins en consommation énergétique. Le solaire thermique ainsi que la géothermie seront à privilégier."*

En résumé, nous constatons dans ce PLU l'absence de définition des conditions permettant d'assurer la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Dans le PADD, ceci est illustré par le manque d'objectifs en terme de nombre de logements rénovés.

Alors que dans le règlement littéral, on ne trouve pas l'article 15 définissant des secteurs de performances énergétiques et environnementales renforcées.

Ne pas utiliser pleinement l'ensemble de ces dispositions dans un PLU du 21<sup>ème</sup> siècle, c'est ne pas être totalement conscient du dérèglement climatique en cours et de son incidence sur les conditions de vie des générations futures.