Département d'Indre et Loire
Ville de Tours
Rapport d'enquête sur le projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU).

A - RAPPORT 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.

A - RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Le commissaire enquêteur rédige son rapport en deux parties distinctes. Une partie A portant principalement sur l'organisation de l'enquête, le contenu du dossier soumis au public et l'examen des observations faites sur registre ou par lettre et une partie B consacrée au déroulement de l'enquête, à l'exposé des conclusions et à la formulation de l'avis motivé du commissaire enquêteur.

Ce rapport sera consultable, dans son intégralité, sur le site Internet de la ville de Tours.

I – ORGANISATION DE L'ENQUETE

I.1 – Le contexte réglementaire, administratif et territorial du projet de PLU :

Le POS de Tours, approuvé le 12 mai 1997 et toujours en vigueur, a été modifié le 26 mars 2007.

Le 1er janvier 2000 a été créée la communauté d'agglomération Tour(s)plus rassemblant 14 communes dont Tours. Le 1er janvier 2010, cinq nouvelles communes: Ballan-Miré, Savonnières, Villandry, Druyes et Berthenay ont adhéré à cette communauté d'agglomération.

La gestion de ce territoire communautaire par Tour(s)Plus s'exerce dans ses domaines de compétences obligatoires: développement économique; aménagement de l'espace communautaire; équilibre social de l'habitat et politique de la ville et optionnelles: création, aménagement et entretien de voiries d'intérêt communautaire; assainissement; protection et mise en valeur de l'environnement; construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire; tourisme.

Depuis 2006, les représentants des intercommunalités de l'agglomération, soit 40 communes, se sont rassemblés pour organiser de manière cohérente et concertée le développement de l'agglomération tourangelle. Cette organisation se traduit dans le Schéma de cohérence territorial (SCOT), document cadre dessinant l'agglomération à l'horizon 2020/2025.

Le Syndicat mixte de l'agglomération tourangelle (SMAT) portant le SCOT a, par délibération du 7 juillet 2009, pris acte de la première phase de consultation portant sur le diagnostic du territoire. En outre, les quatre grands axes du projet de territoire ont été alors esquissés:

- asseoir une structure urbaine harmonieuse,
- changer les pratiques de mobilité,
- définir un projet rural tout aussi nécessaire que le projet urbain,
- produire une agglomération lisible, riche de ses spécificités.

Le programme de rénovation urbaine (PRU) poursuit depuis 2001 une stratégie de renforcement de la cohésion urbaine et sociale de l'agglomération.

La Charte d'agglomération couvrant la période 2008-2011 définit des actions favorisant la densification territoriale des activités économiques, la valorisation des économies d'énergie, la promotion des modes de déplacements alternatifs à la voiture et le maintien de la biodiversité.

Le Plan des Déplacements Urbains (PDU) approuvé en 2003 sera l'objet d'une révision initiée en 2011.

Le premier programme local d'habitat (PLH) couvrant la période 2004-2010 est en

cours de révision. Le second PLH couvrant la période 2011-2016.

La charte du Parc naturel régional « Loire-Anjou-Touraine » s'applique pour la période 2008-2020.

Le Plan Climat met en œuvre un ensemble d'actions pour lutter contre le réchauffement climatique.

Le Val de Loire a été inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO le 30 novembre 2000. Cette inscription signifie que le Val de Loire a une valeur exceptionnelle universelle dont la perte serait irremplaçable pour la mémoire collective de l'humanité. Un plan de gestion a pour objectif la préservation des valeurs patrimoniales et paysagères.

Le plan de protection contre le risque d'inondation (PPRi) approuvé en 2005 sera prochainement révisé. Il devra respecter les prescriptions du SDAGE Loire-Bretagne aujourd'hui connues. Le premier schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) est entré en vigueur le 1er décembre 1996. Un nouveau SDAGE couvrant la période 2010-2015 a été approuvé en octobre 2009.

Le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération tourangelle a été approuvé le 16 novembre 2006. Deux polluants y ont été ciblés: le dioxyde d'azote (NO2) et les composés organiques volatils précurseurs d'ozone.

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage (SDAGV) du 14 juin 2002 a défini la réalisation d'aires d'accueil sur le territoire des communautés de communes incluses dans le périmètre du SCOT. L'avenant du 30 juillet 2010 aborde les questions de sédentarisation des gens du voyage, qui seront traitées dans le second PLH pour la période 2011/2016.

Un plan d'exposition au bruit (PEB) autour de l'aéroport a été institué le 15 octobre 1991. Il est en cours de révision de manière à prendre en compte les nouvelles bases de calcul d'indice de bruit et l'évolution du trafic aérien.

La pièce essentielle du PLU est le projet de développement et d'aménagement durable (PADD) qui doit, tout en répondant à des problématiques locales, tenir compte des enjeux de territoire à l'échelon communautaire, intégrer les objectifs liés à la mise en œuvre des politiques sectorielles et des plans/programmes et répondre aux principes de développement durable développés dans l'article L. 121.1 du code de l'urbanisme.

En résumé, il ressort que le projet de PLU s'inscrit dans 3 niveaux territoriaux traitant de la gestion d'espaces: celui du SCOT, celui de la communauté d'agglomération Tour(s)Plus et celui de la commune.

Parmi les éléments constituant le PLU, seul le PADD s'applique au Secteur Sauvegardé.

Le Secteur Sauvegardé Extension relève du PLU, tant qu'il n'est pas rattaché au Secteur Sauvegardé.

Le PLU est de la compétence de la commune.

Par délibération du 21 mars 2005, le Conseil municipal de Tours a prescrit la révision du POS et l'élaboration du PLU.

Le projet de PLU a été arrêté par délibération du Conseil municipal de Tours du 11 octobre 2010.

Par ordonnance n° E10000294/45 du 17 décembre 2010, le président de Tribunal administratif d'Orléans a désigné Monsieur Richard RATINAUD, commissaire-enquêteur de la présente enquête publique.

L'arrêté municipal n°SC 2011/51 pris par le maire de Tours , Monsieur Jean GERMAIN, le 10 janvier 2011, a prescrit l'ouverture de l'enquête publique.

I.2 – Préparation de l'enquête publique et information du commissaire-enquêteur :

Le 5 janvier 2011, le commissaire-enquêteur s'est rendu à l'hôtel de ville de Tours. Il a rencontré Monsieur Alain DEVINEAU, adjoint au maire en charge de l'urbanisme, et Madame Gisèle RATSIMBAZAFI du service de l'urbanisme.

Les dates de début et de fin d'enquête ont été fixées, ainsi que le nombre, la durée et le lieu des permanences du commissaire-enquêteur. Le dossier du projet de PLU lui a été remis.

Le 14 janvier 2011, le commissaire-enquêteur a reconnu les conditions d'accueil du public à l'hôtel de ville et dans les mairies annexes de Saint Symphorien, des Fontaines et de Sainte Radegonde.

Les 28 et 31 janvier 2011, il a visé les dossiers destinés au public et coté et paraphé les 4 registres d'enquêtes.

Ce même jour, il a rencontré Mademoiselle ROMANILLOS, Monsieur TEXIER et Monsieur Hervé REBOUL du servisse assainissement.

Le 24 février 2011, le commissaire-enquêteur s'est entretenu, à leur demande, avec Monsieur Philippe LACAÏLE, directeur général des services de la ville de Tours, et Monsieur Philippe HOUGRON, directeur général adjoint.

Le 3 mars 2011, il a eu un nouvel entretien avec Monsieur Alain DEVINEAU et Madame Gisèle RATSIMBAZAFI.

Le 9 mars 2011, le commissaire-enquêteur a rencontré, à leur demande, Monsieur LAFOURCADE, adjoint au maire, et Monsieur David CHOLLET, conseiller municipal, puis Monsieur Jean GERMAIN, maire de Tours.

I.3 – Composition du dossier présenté au public:

Le dossier a été réalisé par le service urbanisme de la ville de Tours. Un premier classeur rassemblait les pièces écrites et un second, les documents graphiques. Les avis des personnes publiques associées (PPA) étaient regroupés dans un troisième classeur.

Les pièces écrites comportaient :

- un document de 31 pages exprimant le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la ville fondé sur 3 valeurs: ville motrice, ville responsable et ville durable et fixant 4 orientations pour le développement de la ville,
    1) Orientation n°1. Tours, cœur d'une métropole active et attractive;
    2) Orientation n° 2. Tours, ville des mobilités durables;
    3) Orientation n°3. Tours, ville d'accueil et de mixité;
    4) Orientation n°4. Tours, ville de Loire et de l'harmonie urbaine.
- un rapport de présentation intitulé « diagnostic » de 159 pages articulé en 3 chapitres: Tours dans ses espaces de projet, une ville en dynamique et un portrait de la ville.
- un rapport de présentation intitulé « état initial de l'environnement » de 101 pages comportant 9 chapitres: le contexte physique, la protection du paysage et du patrimoine bâti, le maintien de la biodiversité, l'agriculture et les jardins familiaux, la lutte contre les nuisances et la pollution, la gestion raisonnée du cycle de l'eau, la protection de l'atmosphère et de la qualité de l'air, la gestion des risques naturels et technologiques et une synthèse de l'état initial du site et de l'environnement.
- un rapport de présentation intitulé « explication des choix » de 140 pages articulé en 3 chapitres: la justification du PADD, l'exposé des

motifs de la délimitation des zones, des règles applicables et des orientations par secteur.

- un rapport de présentation intitulé « mise en valeur et évaluation environnementale » de 64 pages et organisé en 4 chapitres: les incidences notables du PADD, l'impact environnemental des dispositifs du PLU et le bilan du POS, les mesures envisagées pour valoriser l'environnement, éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du plan et l 'évaluation environnementale.
- un règlement de 111 pages avec une annexe de 11 pages fixant les règles générales et les servitudes d'utilisation du sol et considérant successivement les zones urbaines, les zones à urbaniser, les zones naturelles, les zones agricoles. L'annexe comportait des définitions et des modalités de calcul, la liste des essences végétales, la portée respective du règlement à l'égard d'autres législations relatives à l'occupation des sols, les dispositions générales applicables à certains travaux et les adaptations mineures.
- Un document de 58 pages intitulé « orientations d'aménagement » concernant 20 sites répartis dans la ville, où seront conduites des actions ou des opérations en cohérence avec le PADD.
- Un document de 122 pages répertoriant les éléments bâtis identifiés au titre de l'article L.123-1-7° du code de l'urbanisme, qui présentent un intérêt historique et/ou architectural.
- Un document de 30 pages répertoriant les éléments paysagers identifiés au titre du même article.
- Un document de 15 pages donnant la liste des servitudes d'utilité publique.
- Un document de 5 pages présentant la liste des emplacements réservés pour la voirie et des projets d'intérêt général, les liaisons douces et le tramway
- Un document de 37 pages regroupant les annexes sanitaires: eau potable, assainissement (eaux usées, eaux pluviales), gestion des déchets.

Les documents graphiques comportaient :

- Un plan de zonage au 1/15 000,
- Un plan de détail en 36 feuillets au 1/2000 faisant apparaître les dispositions particulières du PLU (DPP),
- 6 secteurs de plans de masse: 4 au 1/500, un au 1/1000 et un au 1/2000,
- 4 plans des hauteurs: un plan général au 1/15 000 et 3 au 1/5000 pour Tours nord, Tours centre et Tours sud,
- les servitudes d'utilité publique avec 3 plans au 1/5000 pour Tours nord, Tours centre et Tours sud. Pour les monuments et sites historiques: un plan général au 1/15000,et 3 plans au 1/5000 pour Tours nord, Tours centre et Tours sud,
- 6 plans des annexes avec un plan général au 1/15000 et 3 plans au 1/5000 pour Tours nord, Tours centre et Tours sud; un plan eau potable au 1/5000, eaux usées au 1/5000 et eaux pluviales au 1/5000,
- Un document de 52 pages avec un plan au 1/6500 constituant le PPRi,
- Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre avec un plan général au 1/15000 et 3 plans au 1/5000 pour Tours nord, Tours centre et Tours sud.

Les avis des personnes publiques associées (PPA):

- l'avis de l'autorité environnementale en 9 pages et une annexe d'une page,
- une lettre du préfet d'Indre-et-Loire avec l'avis détaillé des services de l'Etat,
- l'avis de l'institut national de l'origine et de la qualité en 2 pages et 2 plans,
- l'avis de la chambre d'agriculture d'Indre-et-Loire,
- l'avis du service architecture de la DRAC Centre,
- l'avis de la subdivision base aérienne de la direction départementale des territoires d'Indre-et-Loire,
- l'avis de la ville de Saint-Cyr sur Loire,
- l'avis du conseil municipal de Mettray,
- l'avis du SITCAT avec un plan comportant une lettre du 23 décembre 2010 et une lettre du 26 janvier 2011,
- le bilan de la concertation effectuée du 1 septembre 2008 au 30 juillet 2010.

Chacune des pièces du dossier présenté au public a été revêtue du visa du commissaire-enquêteur.

I.3 – Registre d'enquête :

Un dossier et un registre d'enquête à feuillets non mobiles, ouvert par Monsieur Alain DEVINEAU, adjoint au maire de Tours, Monsieur Jean GERMAIN, coté et paraphé par le commissaire-enquêteur ont été mis à la disposition du public à l'hôtel de ville de TOURS et dans chacune des mairies annexes de Sainte Radegonde, de Saint Symphorien et des Fontaines à l'espace Jacques VILLERET.

I.4 – Information et Publicité :

Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête a été inséré par les soins de la communauté d'agglomération Tour(s)Plus dans le journal la NR des 14 et 16 janvier 2011 et des 4 et 6 février 2011.

Un avis prescrivant l'enquête a été affiché dans les lieux d'enquête publique pendant toute la durée de l'enquête.

Une concertation sur le projet de PLU a été organisée du 1er septembre 2008 au 30 juillet 2010 à la mairie centrale et dans les mairies annexes.

Le 1er février 2011, premier jour de l'enquête publique, le commissaire-enquêteur accordé, à leur demande, un entretien aux journalistes de la NR, de France Bleue Touraine et de TV Tours. Le 26 février 2011, une nouvelle rencontre a eu lieu avec des journalistes de la NR et de France Bleue Touraine. Enfin, la veille de la clôture de l'enquête, un dernier entretien a été accordé à la NR, toujours sur demande de la presse.

I.5 –Conditions de consultation du dossier par le public et de réception du public par le commissaire-enquêteur :

Le dossier a pu être consulté par le public aux jours et heures d'ouverture habituelle des mairies.

Le commissaire-enquêteur s'est tenu à la disposition du public en mairie centrale:

- le mardi 1er février 2011 de 9 heures à 12 heures,
- le samedi 26 février 2011 de 9 heures à 12 heures,
- le jeudi 3 mars 2011 de 9 heures à 12 heures,
- le jeudi 10 mars 2011 de 14 heures à 17 heures,

en mairie de quartier des Fontaines, le mercredi 9 février de 14 heures à 17 heures,

en mairie annexe de Saint Symphorien, le jeudi 19 février 2011 de 9 heures à 12 heures,

en mairie annexe de Sainte Radegonde, le mardi 22 février 2011 de 14 heures à 17 heures.

Dans chaque mairie, il disposait d'un local suffisamment vaste pour recevoir le public et étaler le dossier sur des tables.

En mairie centrale, un fléchage permettait au public de se rendre au service de l'urbanisme pour consulter le dossier et rédiger ses observations.

I.6 – Clôture de l'enquête :

La durée de l'enquête publique, initialement prévue du 1er février au 3 mars 2011, a été prolongée jusqu'au 10 mars 2011 sur décision du commissaire-enquêteur après avis du maire.

Les 4 registres ont été clos par Monsieur Alain DEVINEAU, adjoint au maire de Tours, le 10 mars 2011 à l'expiration du délai d'enquête.

Une copie de la décision de prolongation de l'enquête est jointe en annexe.

II – PRESENTATION DU PROJET

II.1– Description et objectifs du projet à travers le PADD.

Le projet consiste à réviser le Plan d'Occupation des Sols (POS) et, de ce fait, à élaborer un Plan Local d' Urbanisme (PLU), qui vient en remplacement du POS.

Il doit permettre à la ville de Tours de respecter la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) n° 2000-1308 du 13 décembre 2000 modifiée.

La description du projet et de ses objectifs est contenue dans le projet de développement et d'aménagement durable de Tours (PADD) défini en tenant compte des enjeux des différents territoires: Val de Loire, SCOT, communauté d'agglomération et commune de Tours d'une part et des plans et programmes de portée supérieure approuvés d'autre part. Ce PADD doit satisfaire aux principes de développement durable développés dans l'article l.121-1 du code l'urbanisme, qui visent:

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

Toutes les pièces écrites et graphiques du PLU découlent de l'idée initiale exprimée par le PADD en trois adjectifs: Tours, ville motrice, ville responsable et ville durable.

Cette idée se décline en 4 orientations:

- Orientation 1. Tours, cœur d'une métropole active et attractive:
  1. Conforter la dynamique économique, notamment tertiaire, promouvoir l'innovation et la formation,
     - conforter le rôle de centralité tertiaire, moteur de l'ensemble du développement économique,
     - poursuivre l'investissement dans l'économie de la connaissance,
     - valoriser le capital humain par des dispositifs de formation et de recherche

performants,

2. Renforcer l'identité métropolitaine en valorisant les potentiels culturels, sportifs, événementiels, touristiques et urbains,

- promouvoir la diversité et l'ouverture culturelle, la pratique sportive au travers d'équipements et évènementiels adaptés,
- conforter la porte d'entrée touristique de la Touraine,
- faire du projet urbain un levier de l'identité métropolitaine,

3. Développer l'accessibilité et s'inscrire dans les réseaux à différentes échelles,

- assurer la connexion aux réseaux nationaux et internationaux,
- développer un accès au très haut débit pour tous,
- s'inscrire dans les réseaux, nouer des partenariats.

- Orientation 2: Tours, ville des mobilités durables:

1. Organiser le développement urbain en cohérence avec l'amélioration de l'offre de transports collectifs,

- faire du corridor tramway, l'axe préférentiel du développement urbain,
- accompagner le redéploiement du réseau des transports collectifs,
- diversifier et articuler les offres de mobilité collectives,

2. Rééquilibrer l'usage des espaces publics au profit des mobilités non polluantes;

- apaiser les axes routiers,
- adapter l'offre de stationnement,
- développer les itinéraires de mobilité douces,

3. Adapter les voies et les entrées à leur contexte urbain,

- faire évoluer les principaux axes routiers en cohérence avec le développement des grandes infrastructures routières et des réseaux de transports collectifs,
- valoriser les entrées ferroviaires,

4. Renforcer les échanges entre quartiers et l'accès aux services et aux équipements,

- optimiser l'accès aux services et aux équipements en s'appuyant sur les réseaux doux,
- atténuer les effets de coupure,

- Orientation 3: Tours, ville d'accueil et de mixité:

1. Développer un projet urbain fondé sur la mixité et la proximité,

- privilégier le développement urbain dans la ville constituée,
- encourager la mixité des fonctions dans les espaces urbains centraux,
- maintenir, conforter , développer les activités commerciales, de services et l' offre d'équipements de proximité,
-

2. Répondre à tous les besoins en logement,

- promouvoir une offre de logement suffisante et attractive pour diversifier les parcours résidentiels,
- relever le double défi du vieillissement et de la durabilité,
- renforcer la mixité sociale à toutes les échelles,

3. Favoriser l'accueil et le développement des activités économiques dans les tissus urbains et au sein de zones d'activités attractives,

- permettre le développement de l'activité dans l'ensemble des quartiers,
- conforter l'offre de site à vocations économiques,

- Orientation 4: Tours, ville de Loire et de l'harmonie urbaine:

1. Vivre en harmonie avec les fleuves,

- conforter la Loire dans sa fonction de catalyseur de l'identité paysagère et culturelle de la ville,
- poursuivre le programme d'aménagement de la vallée du Cher,

- développer un espace d'éducation et de responsabilisation,

2. Renforcer la démarche de projet urbain d'insertion pour renouveler et étendre la ville,

- valoriser le patrimoine dans un secteur sauvegardé élargi,
- révéler et valoriser le patrimoine,
- organiser et composer le développement urbain

3. Conforter la trame verte pour promouvoir la biodiversité et les pratiques collectives,

- valoriser la trame verte et bleue à toutes les échelles,
- promouvoir la biodiversité,
- relier les espaces naturels pour de nouvelles pratiques de ville.

Le PADD exprime en quelques pages l'ambition urbaine de la ville. Il définit une direction générale sous forme synthétique. Toutes les opérations ou actions urbaines, qui, elles, sont conduites avec le souci du détail, devront, à l'avenir, être compatible avec lui.

II.2 – Les orientations d'aménagement.

Les orientations d'aménagements traduisent la volonté de la ville de mettre en œuvre une politique maîtrisée de renouvellement urbain sur des sites à fort potentiel de mutation. Elles concernent des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

20 sites sont présentés dans le projet de PLU sous formes écrites et graphiques.

Ces orientations d'aménagement sont opposables aux tiers.

Au stade de l'élaboration du PLU, les orientations d'aménagement ne sont que... des orientations. Le renouvellement urbain qu'elles prévoient sera précisé ultérieurement dans sa nature, son échelonnement, son volume... Comme l'indique la définition du mot orientation, il s'agit aujourd'hui de donner une direction déterminée à un site.

II.3 – Les éléments bâtis et paysagers identifiés au titre de l'article L.123-1-7° du code l'urbanisme.

Le projet de PLU comporte un inventaire de près de 2200 immeubles présentant un intérêt historique et/ou architectural, soit isolés, soit en séquences. Leurs modalités de protection, selon les cas forte ou très forte, sont définies dans le règlement du PLU.

Une cinquantaine d'éléments paysagers ont été identifiés. Ils correspondent à de espaces tant naturels qu'aménagés, publics ou privés, que la ville souhaite protéger. Leur protection est moins rigide que celle d'un espace boisé classé, mais forte ou très forte selon les cas. Pour chaque zone urbaine, le règlement du PLU précise les dispositions applicables aux bâtiments identifiés et aux constructions nouvelles situées à leurs abords.

II.4 – Les autres pièces du projet de PLU.

Les autres pièces du projet de PLU (rapport de présentation, règlement, zonage, annexes diverses) sont comparables à celles du POS actuellement en vigueur. Elles déclinent le PADD sous la forme écrite et graphique.

II.5 – Objet de l'enquête.

L'objet de l'enquête est de présenter au public le projet de PLU et de recueillir ses observations orales, écrites ou par courrier. Le projet soumis à enquête publique tient compte des conclusions de la concertation organisée par la ville de Tours.

Réciproquement à l'information du public sur le projet, l'enquête publique est le moyen pour la ville de Tours de connaître l'opinion des citoyens sur les sujets traités dans le projet définitif et de considérer des aspects nouveaux, qu'elle n'avait pas envisagés ou peu développés jusque là.

III – OBSERVATIONS FAITES PENDANT L'ENQUETE

III.1 – Relation comptable des observations écrites et orales.

89 observations ont été faites sur les registres par 110 personnes et 70 lettres signées par 81 personnes ont été reçues par le commissaire-enquêteur.
Pétition de l'association AQUAVIT : 457
Pétition ASPEVEUR: 71 .
Au total, 719 personnes se sont donc exprimées par écrit sur le projet.
Environ 250 personnes se sont informées ou ont fait des observations orales sur le projet, pour l'essentiel en mairie centrale.
Plus de 950 personnes ont donc manifesté de l'intérêt pour le projet de PLU.

III.2 – Codification des observations.

Les observations écrites sont codifiées de O1 à O4 à la mairie annexe de Sainte Radegonde, de O5 à O11 à la mairie annexe de Saint Symphorien, O12 et 13 à la mairie de quartier des Fontaines, O14 à O89 à la mairie centrale.
Les lettres sont codifiées de L1 et L2 à la mairie annexe de Sainte Radegonde, L3 et L4 à la mairie de Saint Symphorien, L5 à la mairie de quartier des Fontaines, L6 et L7 reçues après la clôture de l'enquête et L8 à L70 à la mairie centrale
La pétition AQUAVIT est codifiée A1 à la mairie annexe de Sainte Radegonde, A2 à la mairie de Saint Symphorien, A3 à la mairie de quartier des Fontaines, A4 reçues après la clôture de l'enquête et A5 à la mairie centrale.
La pétition ASPEVEUR est codifiée P1.

III.3– Classement des observations.

L'analyse des observations n'a pas permis d'en faire un classement satisfaisant, tant les sujets abordés étaient divers et nombreux. Un classement par secteurs géographiques ou prenant pour critères l'ensemble du projet avec ses constituants (PADD, orientations d'aménagement, plans de zonage, des hauteurs, règlement… ou traitant de questions individuelles n'a pas été jugé pratique et pertinent. Il aurait conduit à disséquer chaque observation en plusieurs sous-ensembles traités sur plusieurs pages.
Il a été préféré un examen, soit observation par observation, qui permet au lecteur de retrouver son observation, ou soit par groupes d'observations comportant la même idée principale ou liée à un quartier précis de la ville. On obtient ainsi un classement combinant secteurs géographiques (6) et objets de l'observation (8).
Les avis des services de la ville et du commissaire-enquêteur ne sont pas

systématiquement repris à la suite de chaque observation.
Pour avoir une réponse complète, le lecteur est donc invité à lire l'ensemble de l'examen des observations dans la partie A du rapport, puis les conclusions exprimées de façon synthétique dans la partie B du rapport.
Les observations peuvent être retrouvées aux paragraphes suivants :

1. Coteau de la Loire,
2. Tours Nord,
3. Pétitions et lettres à caractère pétitionnaire,
4. Tours Centre,
5. Ensemble du projet,
6. Îlot Traversière,
7. Réglementation et règlement,
8. Favorables au projet,
9. Bâtiments et paysages à préserver,
10. Orientation d'aménagement Saint Lazare,
11. Réseaux,
12. Tours Sud,
13. Réserves foncières et emplacements réservés,
14. Divers.

IV – EXAMEN DES OBSERVATIONS

Une copie de toutes les observations écrites et des lettres reçues par le commissaire-enquêteur a été communiquée au service de l'urbanisme de la ville de Tours pour étude et avis éventuel.
Les observations postées ou déposées en mairie au-delà du 10 mars 2011, considérées hors délais, n'ont pas été examinées.
Les observations sont soit résumées, soit résumée en partie avec des extraits, soit reprises intégralement. L'examen a, bien évidemment, porté sur l'intégralité du texte de chaque observation.
Les observations sont suivies de l'avis du commissaire-enquêteur.
Si l'observation traite de points particuliers, cet avis est immédiatement donné ci-dessous. Si l'observation aborde des points récurrents ou communs à plusieurs observations, l'avis du commissaire enquêteur est reporté en partie B du rapport à l'occasion d'un examen par thèmes.
L'avis du commissaire-enquêteur est en italique rouge.
Il peut être précédé de l'avis des services de la ville de Tours en italique bleu. Cet avis ne préjuge pas de la décision du Conseil municipal, autorité compétente pour le PLU.

IV.1 – Examen des observations relatives au coteau Nord de Tours .

O83-Monsieur et Madame AVRY Michel, 6 bis rue Losserand à Tours.

Les co-propriétaires des résidences 6 bis, 8 et 8 bis rue de Losserand sont et seront toujours contre un projet d'urbanisme, quel qu'il soit.
Contestent les constructions derrière leur résidence (mouvements de terrain).
Demandent pourquoi l'EBC ne va-t-il pas jusqu'à la parcelle 454.

L'emprise de l'espace boisé classé n'a pas été modifiée sur cette parcelle par rapport à celle figurant au POS.

O86-Monsieur Edgard DESPREZ.

Le risque d'éboulement de coteaux ou de masses rocheuses est développé dans l'état initial de l'environnement et le rapport de présentation. Signale que ces 2 documents, qui imposent des études complémentaires, n'ont aucune valeur réglementaire. Ces prescriptions doivent figurer dans le règlement du PLU. Les constructions devraient être interdites pour des raisons de sécurité.

Ont été délimitées dans les documents graphiques du PLU trois zones à risques de mouvements de terrains selon l'intensité de l'exposition (aux risques) définies à partir d'études établies par le Syndicat intercommunal pour la surveillance des cavités souterraines et des masses rocheuses instables d'Indre-et-Loire. En l'absence de « Plan de Prévention des Risques de mouvements de terrain », il n'est pas possible d'intégrer des prescriptions dans le règlement. Cependant à chaque zone correspondent des dispositions (voir p.127 du rapport de présentation) qui seront appliquées lors de l'instruction de permis de construire.

Voir plus loin L 17 et en deuxième partie du rapport conclusions et avis.

L'autorisation de construire une tour près de la gare se veut imitation de celle de la gare Montparnasse à Paris. Cette tour fait face à une gare moderne construite en même temps et voulue par des ingénieurs technocrates en 1970. Il est unanimement reconnu que cette tour est une erreur. Alors, ne recommençons pas.

Voir plus loin les réponses sur la tour de la Gare ainsi que sur la protection de plus de 2000 immeubles du XIX^{ème} et XX^{ème} siècles.

L17-Lettre de Monsieur et Madame Frédéric MINIOU, 50, rue Losserand à Tours (avec 3 vues aériennes))

Propriétaires d'une maison troglodyte dans le quartier Paul Bert s'interrogent de l'évolution de l'urbanisation et, spécialement, du fait que des zones anciennement classées ND deviennent des zones à urbaniser UN.
N'ont pas envie **qu'une construction au-dessus de leurs têtes** (le coteau mesure au maximum 6 mètres, dont seulement 3 au-dessus de leurs chambres) **puisse avoir des conséquences sur leur propre habitation**, laquelle est confortée, stabilisée, mais pourrait subir des désordres majeurs (effondrement, …) du fait de travaux de terrassements à proximité.
Concèdent qu'il faudrait être stupide pour construire à flanc de coteau, mais nul ne peut présager des appétits immobiliers et, comme parents, se doivent **d'anticiper d'éventuelles frénésies immobilières.**
Aussi, demandent d'étudier ce problème et suggèrent une simple modification qui permettrait de sécuriser tous les habitants troglodytes du quartier (environ une dizaine d'habitations est concernée) à savoir **la mise en place d'une bande de 40 mètres depuis le coteau, bande déclarée inconstructible pour risque d'affaissement ou risque naturel** (voir vues aériennes jointes), bande correspondant d'ailleurs à d'anciennes constructions, à savoir la prison d'Alençon.
Dés lors, à moindres frais, et sans remettre en cause l'urbanisation, seraient protégées les familles troglodytes concernées.

Les secteurs dont il est question ici sont les sites classés des Capucins, Grand Séminaire, Grand Beauregard et Beauséjour.
A la demande des services de l'Etat ils vont être classés en zone naturelle N car par définition ils ne peuvent être modifiés sans autorisation expresse du ministère de tutelle.

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 N les zones à risques de mouvements de terrain de niveaux 1 et 2 des coteaux de la Loire et du Cher.

O1-Comité de quartier « Vivre ensemble à Sainte Radegonde », Monsieur MANAVIT Jacques.

Demande que tous les espaces boisés et plus particulièrement les espaces situés le long des coteaux de la Loire soient classés en zone N1, de limiter toute construction nouvelle à l'intérieur des zones de vol des avions militaires et d'exiger un nombre suffisant de parking couvert ou non lors de toute construction nouvelle.

- *Les espaces boisés sur les coteaux sont en grande majorité "classés" au PLU, ce qui les protège de toute construction. Les sites classés de la Grande Bretèche, Capucins, Grand Beauregard et Beauséjour pourraient être classés en zone N pour les distinguer du reste des coteaux et attirer l'attention sur le fait que leur modification est soumise à autorisation du ministère de tutelle.*

- *Les possibilités de construction à l'intérieur des zones d'envol des avions militaires sont régies par le PEB (Plan d'Exposition aux Bruits), lui-même annexé au PLU.*

- *Pour les parkings: voir l'article 12 du règlement.*

O4-Monsieur MINET, 14, rue du Clos Saint Libert.

Une liaison douce et/ou cyclable à créer rue du Clos Saint Libert risque de poser des problèmes difficiles à résoudre étant donné l'étroitesse de la rue et un rétrécissement qui ne permet déjà pas la circulation des voitures sur deux voies. Les espaces de stationnement actuels sont peu nombreux , mais empêchent le croisement des véhicules. La construction d'une vingtaine de logements au n°20 de la rue du Clos Saint Libert risque d'encombrer définitivement la rue. Il faut trouver des solutions à cette situation avant de rajouter de nouvelles constructions.

L'opération immobilière au 20 rue du Clos St-Libert (18 logements) possède ses propres places de parking et ne devrait pas être une source de perturbation de la circulation dans la rue.

Le thème des liaisons douces sera traité en deuxième partie du rapport.

O15-Madame BLESBOIS, Nicolas HEER et F. DUPIRE pour l'association « Rue du Passeur ».

Demandent que la rue du Passeur soit incluse dans le réseau de dessertes douces conformément à son usage réel.

O16-Monsieur DUPIRE, rue du Passeur à Tours.

Demeurant rue du Passeur, attire l'attention sur cette allée privée, où les nouvelles constructions mettent à saturation depuis 2 ans les réseaux d'électricité et l'assainissement. L'allée se dégrade du fait de la circulation des poids lourds. Demande l'intervention de la mairie. Suggère de mettre cette allée en voie douce. Propose de suspendre les constructions afin de régler les problèmes d'assainissement. Une association a été créée pour résoudre les nuisances de la rue du Passeur: Monsieur Nicolas HEER, 27, rue du Passeur, 37100 Tours.

La légende "liaison douce" peut être reportée sur la rue du Passeur qui est empruntée en raccourci par les piétons.
En ce qui concerne les problèmes d'infrastructures de cette voie privée, ils ne relèvent pas du PLU.

Très favorable. Inclure la rue du Passeur dans le réseau de dessertes douces.

L18-Lettre de Monsieur Alain QUÉLENNEC, 15, allée de Trianon à Tours.

Depuis 20 ans à Tours, a vu apparaître, sur le coteau de Tours Nord, des immeubles en lieu et place de maisons individuelles et de jardins.
Malheureusement, le PLU ne fait que poursuivre et confirmer la politique de densification de l'habitat dans des quartiers où les terrains à bâtir sont peu nombreux et/ou enclavés, où les rues sont étroites et même parfois dépourvues de trottoirs et où les commerces de proximité disparaissent peu à peu.
Les espaces verts privés se réduisent accaparés par les promoteurs immobiliers.
A constaté que les cimetières étaient comptés dans les espaces verts et, que de ce fait, Tours Nord n'était pas défavorisé. Cela relève presque de la tromperie, car le seul espace vert public de proximité sur le bord du plateau est le petit square de la Source.
Formule les mêmes requêtes que l'association AQUAVIT.

Voir plus loin et en deuxième partie du rapport.

L29-Lettre de THOMAS, HERBECQ et ASSOCIES, avocats, 3, square Pétrarque, 75116 Paris.

Monsieur BONNIN est propriétaire des terrains cadastrés AH 502, 503 partie, 504,505, 506 et 507 situés pour partie au POS en zones NDb et NDg dans lesquelles sont admises des constructions d'habitation et valorisés actuellement à 900 000 €.
Le classement prévu en zone agricole A ramènerait cette valeur à 15 000 €.
Monsieur BONNIN, âgé de 68 ans, avait mis son terrain en vente afin de pouvoir tirer un moyen de subsistance pour compléter sa faible pension de retraite. Le terrain étant actuellement loué à un fermier, Monsieur BONNIN devrait lui verser une indemnité d'éviction dont le montant est de l'ordre de 15 000 €. Cette indemnité absorberait totalement la valeur marchande du terrain.
En conclusion, le préjudice de Monsieur BONNIN serait particulièrement grave, puisqu'il serait totalement privé de la valeur de son bien immobilier et, par voie de conséquence, de toute possibilité d'obtenir le moyen de subsistance qui lui est indispensable, en complément de sa modeste pension de retraite.
Ce grave préjudice apparaît à l'avocat disproportionné par rapport à l'objectif du PLU.
Il poursuit ainsi.
Aux termes du projet de règlement du PLU, il est indiqué que l'objectif de la création d'une

zone agricole est, notamment, de replacer l'activité agricole locale au cœur de l'activité économique du territoire et de prendre en compte des terrains ayant un potentiel agronomique (terrains AOC aptes à la production viticole).
Aux termes de l'article R. 123-7 du Code de l'Urbanisme : *Peuvent être classés en zone agricole les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.*
Or, il apparaît une erreur manifeste d'appréciation quant au classement envisagé, et du principe de proportionnalité, dans la mesure où :

1. le déclassement des parcelles de Monsieur BONNIN ne permettrait pas nécessairement un tel objectif :
    - les parcelles de Monsieur BONNIN ne sont actuellement pas cultivées(et ce depuis 3 ans) et ne sont pas plantées de vignes ; elles ne présentent aucun potentiel agronomique, biologique ou économique,
    - Monsieur BONNIN, n'a ni les moyens financiers, ni la possibilité de cultiver ses parcelles et encore moins d'y planter de la vigne.
2. l'objectif poursuivi par le PLU est en revanche déjà atteint :
    - Par la création d'une zone agricole d'une surface totale de 50 ha,
    - Par le récent rattachement, à la commune de Tours, d'une partie du territoire de la commune de Rochecorbon d'une superficie de 38 ha 60 a 51 ca, classée en zone A.

Ainsi, les parcelles de Monsieur BONNIN, qui ne totalisent qu'un peu plus de 2 ha, n'apportent pas une amélioration significative au projet par rapport à la zone agricole totale, dont la création est envisagée à hauteur de 50 ha.
Force est donc de constater que l'incorporation des parcelles de Monsieur BONNIN dans la zone agricole, (décision qui ne constitue , au demeurant, qu'une faculté et non une obligation pour la commune), entraînerait, pour ce dernier, un grave préjudice financier qui ne serait pas compensé par un avantage réel pour la commune.
De surcroît, il doit être relevé que le PLU prévoit le maintien en zone urbaine des terrains (Nord-Ouest et Ouest) jouxtant le terrain de Monsieur BONNIN, terrains qui supportent aujourd'hui des habitations et activités économiques.
Il ressort de l'ensemble de ces éléments que rien ne justifie le classement en zone A des parcelles appartenant à Monsieur BONNIN.
Un plan des parcelles est joint.

Le principal motif de classement de ces terrains en zone A (agricole) est leur appartenance aux espaces classés en « AOC » Touraine et Vouvray.
Voir le rapport de présentation « Explication des choix », page 68.
Il est normal que les terrains voisins déjà construits (habitations et activités économiques) aient été exclus de la zone agricole

Selon les plans joints au courrier, il semblerait qu'il s'agisse plutôt des parcelles A 210, 276 et 449 et non des numéros de parcelles mentionnées.

<u>L63-Lettre de Monsieur Joseph BASTIER, géomètre expert, 53, rue Roger Salengro à Tours.</u>

Demande que l'espace compris entre l'autoroute A 10 au Nord, le boulevard Abel Gance à l'est, au sud par le sommet du coteau, et à l'Ouest par la rue Jacques Borgnet et le chemin de Puyraton soit classé en zone N1. La zone occupée par la Maison Familiale de Rougemont pouvant en être exclue.
En effet, les terrais concernés répondent à tous les critères définissant les zones naturelles dans deux documents du projet de PLU.
Le titre III : dispositions applicables aux zones naturelles. *« Les zones N (naturelles)*

correspondent aux secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, touristique ou écologique, soit de leur caractère d'espaces naturels.
Le règlement applicable à la zone N indique les mêmes caractéristiques.
Mentionne le classement de la vallée de la Loire au Patrimoine Mondial de l'UNESCO et le site historique de Marmoutier.
Joint 3 photos.

Il s'agit d'une zone faiblement urbanisée différente de la zone N1 située plus au nord à l'est d'Abel Gance.

L52-Lettre de SCP ALQUIER et HOUSSARD, avocats au barreau de Tours, 27, boulevard Béranger à Tours.

Monsieur Jean-Louis BESNARD est propriétaire des parcelles AD 517 et 584 et copropriétaire indivis de la parcelle AD 324.
Sur les parcelles AD 517 et 584.
Ces parcelles sont prévues en zone A dans le projet de PLU et Monsieur BESNARD conteste ce classement pour les raisons suivantes:

- C'est à tort que ces terrains sont présentés comme situés dans la continuité des vignobles de Rochecorbon, qui sont situés en réalité à plus de 1 km. Il y a donc lieu de prendre la décision au vu de la situation réelle des lieux.
- La pertinence du classement AOC en tant que potentiel agronomique, biologique ou économique doit être relativisée compte tenu, d'une part des difficultés économiques considérables de la filière viticole, en raison notamment de la concurrence internationale et de l'évolution des habitudes de consommation: actuellement des vignes de l'AOC Vouvray sont arrachées, il est donc rien moins qu'évident qu'il soit pertinent économiquement d'imposer cet usage, d'autre part de la lutte contre la consommation alcoolique, dont les pouvoirs publics font un enjeu de santé publique.
- Monsieur BESNARD entend souligner l'incohérence qu'il y a à classer en zone A, particulièrement la parcelle 584 qui est située en bordure de le rue de Parçay et est desservie par tous les réseaux, notamment le tout-à-l'égout, alors que des parcelles situées plus loin de l'autre côté de la rue de Parçay, et non desservies, sont classées en zone UN.

Un classement de ces deux parcelles en zone UN apparaît donc plus pertinent.
Sur la parcelle AD 324.
Cette parcelle était, dans le cadre du POS, intégralement classée en zone NA. Elle est dans le projet partiellement classée en zone 2 AU et partiellement en zone N1.
Cette scission apparaît peu pertinente dans la mesure où la portion classée en zone N1 est environnée, à l'est par une parcelle UN et à l'Ouest par une zone 2AU. Il en résultera, à terme, une urbanisation discontinue (effet de mitage).
Il apparaît donc plus opportun de classer l'ensemble de la parcelle en zone 2AU.
Un plan est joint.

Les parcelles AD 517 et AD 584 sont classées en zone A car elles sont situées en zone AOC et elles sont déjà aujourd'hui cultivées. Le classement en AOC n'implique pas obligatoirement la plantation de vignes. Les terrains situés au nord de la rue de Parçay ont été classés en zone UN (urbaine) car ils sont urbanisés, toutefois ils restent soumis aux nuisances sonores (zone C de bruit).
La parcelle AD 324 ne peut être classée en totalité en zone 2AU car sa partie ouest fait partie des périmètres verts (boisés ou cultivés) du vallon de Sainte-Radegonde de part et d'autre de la rue de Châtenay (fond de vallon).

Voir deuxième partie du rapport conclusions et avis.

L67-Lettre de Monsieur Pierre JUBLIN, 10, rue de la Croix Blanche à Montlouis sur Loire (avec 4 pièces jointes).

Propriétaire, quai de Marmoutier, de la parcelle AH 313 remblayée en 1982 au même niveau que la Loire, a constaté avec plaisir le classement en zone UN sans restriction, puis, avec déplaisir, qu'une orientation d'aménagement avec des constructions ou installations de loisirs non susceptibles d'accueillir des personnes de manière permanente concernerait sa parcelle.
Il lui semble qu'il y ait inversion dans la qualification du zonage, puisque côté Est du rond point, les terrains sont remblayés et non inondables, alors que côté Marmoutier, il y a un profond débat.
Considère qu'il ne reste aucune possibilité de proposer un devenir à cet espace.
Cette entrée de ville, qui devrait être particulièrement soignée, est en friche et la rédaction du PLU, dans son état actuel, maintiendra la même situation que celle qui dure depuis 30 ans.

Les dispositions évoquées dans les "Orientations d'Aménagement" sont issues du PPRI approuvé en 2001 et annexé au PLU en tant que servitude d'utilité publique. Il n'est pas possible de les modifier.

IV.2 – Examen des observations relatives à Tours Nord.

O2- Monsieur HENTRY, vice-président.

Demande que les constructions à réaliser ne soient pas en rive des pistes cyclables et piétonnes, mais avec un recul de 3 à 4 mètres entre la rue Ronsard et le boulevard Abel Gance, le long de la rue Daniel Mayer. Ceci pour éviter l'effet couloir que l'on rencontre dans Montconseil.
Demande la création d'une piste cyclable et piétonne entre la rue Daniel Mayer et l'impasse de la Mare au niveau d'un fossé existant pour permettre la circulation aux promeneurs de la rue D. Mayer au bois de Chatenay,
La rue D Mayer a créé une brèche dans le bois de la Chambrerie. La partie sud est considérée boisée et classée. Il est souhaitable pour conserver l'esthétique du lieu de considérer la partie nord de ce même bois avec les mêmes classement boisé et classé. Des chênes plus que centenaires existent, ainsi qu'une tour et des vestiges de l'ancien château.

- *La règle générale d'implantation sur la rue Daniel Mayer, dans la continuité du principe adopté à Monconseil, est l'implantation à l'alignement pour obtenir un effet de rue.*

- *Liaison rue Daniel Mayer au bois de Châtenay: une liaison peut faire l'objet d'étude.*

- *Bois de la Chambrerie: il est possible de classer la partie boisée à l'angle nord de la rue Ronsard après vérification sur place.*

D'une façon générale, les liaisons par piste cyclable doivent permettre le contournement des rond points, tous dangereux pour les cyclistes. C'est particulièrement vrai pour la rue Daniel Mayer. Une piste cyclable entre deux rond points ne voit aucun cycliste, excepté les riverains. C'est pourquoi toute opportunité de maillage doit être saisie.
Voir deuxième partie du rapport.

03-Monsieur HENTRY, 54, rue de la Chambrerie.

Propriétaire de la parcelle AX 36 au 54 de la rue de la Chambrerie, constate qu'il est concerné par la zone 1 AU.
Lors de l'achat de ce terrain pour construire, il était nécessaire d'avoir 3000 m2 en 1966. Lors de l'établissement de l'ancien POS, n'a pas eu connaissance de la délimitation des zones. En 2007, lors de l'achat des terrains AX 38,39,40,41,48,49 par l'OPAC, a appris le classement en zone NA de la partie arrière de son terrain jusqu'au raz de ses marches et fenêtres. Suite à négociation, il a été convenu le 5/9/2008 par Messieurs LOUBET et DEVINEAU d'attendre l'élaboration du PLU pour revoir cette situation.
A l'examen du PLU, il apparaît que les limites de la zone 1 AU suivent les contours des propriétés voisines sauf pour mon cas. (En particulier, le terrain, AX 147, très saillant et le AX 123). Si une expropriation se réalise pour cette partie de terrain, Monsieur HENTRY ne possédera plus de jardin. Son accès arrière et ses fenêtres ne sont plus possibles. Il y a diminution notable de la valeur du bien et donc atteinte au droit de propriété individuel.
En conséquence, demande de limiter la zone 1 AU au pourtour de sa parcelle AX 36 qui deviendrait UNt.
Joint un plan parcellaire.

Il est possible de repousser la limite de la zone 1AU vers le nord pour laisser de l'espace viable à l'arrière de la parcelle. Cependant pour garantir une urbanisation cohérente de la zone 1AU, cette nouvelle limite ne pourra pas exclure entièrement la parcelle AX36.

Le zonage prévu est fortement préjudiciable à Monsieur HENTRY. Avis favorable pour un maintien significatif de la parcelle AX 36 en zone UNt.

L1-Lettre du 18 février 2011. Monsieur Raymond GALINOU, 53 bis, rue François Hardouin, 37100 TOURS.

Site « Mayer-Jemmapes ».
En 2006, la modification du POS a supprimé l'emplacement réservé n°4 prévu pour équipements publics et d'intérêts collectifs, situé 84 rue de Jemmapes et rue Daniel Mayer à Tours nord. Cet emplacement est occupé depuis une quinzaine d'années par une maison pour adolescents réalisée en 1997, un terrain de football engazonné, un terrain mini foot en surface synthétique, un terrain de basket et deux aires de ping-pong.
Ces terrains de sport sont très utilisés tout au long de l'année. Ce sont les seuls en accès libre 7 jours sur 7 à Tours Nord Les autres étant enfermés dans des groupes scolaires ou beaucoup trop éloignés comme la Cousinerie.
Ces terrains sont à proximité immédiate d'une forte densité de population. En 2006, une pétition avait recueilli plus de 300 signatures pour le maintien de cet espace de loisirs sportifs.
Le commissaire-enquêteur, Monsieur MINIER, avait jugé légitime ces demandes et estimé nécessaire de limiter les constructions envisagées et de laisser cet espace sa destination d'alors.
Aujourd'hui, le PLU transforme cet espace de loisirs en zone UN t avec un plan de hauteur de construction de 22 m. Actuellement, on construit 7 immeubles sur l'emplacement de l'ancienne maternité du Beffroi. Cela représente plusieurs centaines de logements sans un brin d'herbe autour, que du béton et du bitume.
Ces terrains de sport sont très importants pour les habitants du quartier.
Nous sommes très mécontents et révoltés devant une telle démarche irresponsable.
En effet, en supprimant aux jeunes leur unique espace de sport, il ne faudra pas être surpris qu'ils s'en prennent à la « Société » en brûlant des voitures, des édifices publics, par

désœuvrement. le bon sens nous fait penser qu'un jeune qui tape dans un ballon pendant une heure ou plus , est mieux là, plutôt qu'à fumer un joint dans une cage d'escalier ou faire pire encore.
Rappel de l'article R III-7 du code de l'urbanisme. Le permis de construire peut être subordonné au maintien ou à la création d'espaces verts correspondant à l'importance de l'immeuble à construire. En cas de construction de logements à usage d'habitation, l'autorité qui délivre le permis de construire peut exiger la réalisation par le constructeur, au profit, notamment, des enfants et des adolescents, d'une aire de jeux et de loisirs située à proximité de ces logements et correspondant à leur importance.
Nous pensons qu'il serait préférable et plus sage de maintenir cette parcelle n°27 avec des terrains de sport à la disposition de tous et de l'aménager en espaces loisirs, promenades...
Nous vous demandons de retirer cet espace des sites d'orientation d'aménagement.
Nous espérons que notre demande retiendra toute votre attention. Nous vous en remercions à l'avance.
Sont jointes deux photos faisant apparaître les nouveaux immeubles construits et en cours de construction.
Il est souhaité vivement un espace public plus grand et un îlot de recomposition plus réduit.

Selon l'orientation d'aménagement définie sur le secteur Mayer-Jemmapes, cette parcelle est destinée à un espace public; sa destination reste donc inchangée.

Les constructions en cours devraient être les dernières, compte tenu du terrain restant disponible et de l'orientation graphique figurant dans un document du PLU.
Plusieurs observations font état de la pauvreté d'espaces verts publics à Tours Nord au nord de la place de la Tranchée et à l'Est du boulevard du Maréchal Juin et entre Marne et Europe. L'habitat pavillonnaire dispose de jardins individuels, mais l'habitat collectif de pratiquement rien. Certes, dans l'ouest du quartier, 3 zones UP sont mentionnées :au mail Bonaparte, place du Nord et rue de Honfleur, mais loin.
L'observation me semble parfaitement fondée. L'offre d'espaces verts publics dans Tours est très inégalement répartie.
Mais, l'orientation d'aménagement Mayer Jemmapes est claire : « Pour conforter les caractéristiques du caractère végétal des lieux, créer un espace public en frange Nord de la rue Daniel Mayer ». L'espace public sera donc vert et non minéral.
En outre, l'orientation d'aménagement, opposable au tiers, entend « développer des compositions végétales et paysagères en accompagnement des différentes séquences bâties et valorisant les perspectives vers les cœurs d'îlots ».

L2- Lettre du 17 février 2011. Madame Léonie DEPLECHIN, Chemin des Chenets, 78, VERNEUIL sur SEINE.

Depuis longtemps envisage de construire une maison d'habitation, parcelle AE 424, rue de Parcay, constructible au POS et prévue en zone A au PLU. La parcelle répond à tous les critères pour une construction: réseaux à proximité immédiate: eau, assainissement, gaz, électricité, voirie. Trottoir le long de ses parcelles. Butte de terre de 3 mètres isolant du bruit de l'autoroute. Accepte les contraintes d'isolation phonique. Zone UN contiguë à sa parcelle.
N'envisage pas de vendre ses parcelles, qui ne seront donc jamais à usage agricole.
Demande une portion suffisante de manière à réaliser une construction selon plan joint.
Envisage de déposer une demande de permis de construire.
Sont joints: 4 photos avec commentaires, un extrait du règlement de la zone ND b du POS, un extrait du cadastre, un plan de zonage futur, un plan des servitudes d'utilité publique, un plan cadastral des parcelles avec commentaires et un certificat d'urbanisme du 21 octobre 2009 et valable 18 mois. En cas de réponse négative de la commune, demande sa motivation.

Dans le POS actuel ces parcelles sont classées en zone NDb (zone de bruit) où les habitations individuelles sont autorisées à condition qu'elles soient situées dans un secteur déjà urbanisé, ce qui n'est pas le cas pour ces parcelles situées au sud de la rue de Parcay. Elles sont classées en zone A (agricole) dans le PLU car elles sont situées en zone AOC (Appellation d'Origine Contrôlée) Touraine-Vouvray, terrains aptes à la production viticole. A noter que ce classement a été fortement souhaité par la Chambre d'Agriculture et l'INAO (Institut National d'Appellation d'Origine).

Le fait que ces parcelles soient situées en zone AOC les rend inconstructibles.

O5-Monsieur et Madame TRAVAILLARD, 114, rue de la Chevalerie à Tours.

Suite au PLU MAYER-OUEST, il faudrait réduire l'emprise de tout ce terrain, revoir la proportion de cette largeur (profondeur), refaire la clôture avec mur paysager et définir le type de clôture.

Il s'agit des orientations d'aménagement en partie Ouest de la rue Daniel Mayer. S'agissant d'orientation, la largeur de l'îlot dit de recomposition peut-être adaptée.
En ce qui concerne le traitement des clôtures mitoyennes, il sera défini le moment venu avec l'opérateur qui interviendra sur les terrains.

O6-Monsieur Antoine SANTOS, propriétaire et usufruitier, 90, rue Ronsard à Tours.

Suite au PLU Tranchée Maginot:
les propriétés (garages) cadastrées BY 599 (4, avenue Maginot) font partie intégrante des locations, 6 avenue André Maginot: au rez de chaussée, commerce loué à Mutuelle de Poitiers Assurances: bail commercial de 9 ans. Et au 1er étage: appartement F 3 loué à loyer modéré, bail en cours. Interdiction de stationner dans la cour cadastrée 47.

Sans commentaire.

O7-Monsieur Antoine RAIMBAULT, 16, rue Ernest Palustre à Tours.

Demande d'intervenir pour que:

- le rayon qui sert à délimiter le corridor du tram soit ramené à 400 m pour préserver l'équilibre urbain et l'identité de la ville,
- le projet d'une tour de 58 m coté gare soit abandonné,
- soit rétablie l'interdiction de construire ne limite séparative au-delà de la bande de 15 m de l'alignement, afin de conserver des îlots de verdures indispensables au bien être des citadins,
- soit rétablies les règles d'implantation sur une même parcelle pour éviter le manque d'ensoleillement et les vis à vis,
- le projet de rénovation de la place de la Tranchée conserve la façade de l'ancienne mairie et n'atteigne pas 33 m pour préserver la perspective de la Tranchée, surtout que la hauteur de 22 m, avenue Maginot est déjà démesurée. 7 niveaux + possibilité d'attique, qui sera automatiquement autorisé, on arrive à 8 niveaux, soit une hauteur de 25m,
- doit on encore tenir compte des périmètres de protection des sites inscrits? Vu les autorisations de certaines constructions ou a contrario le refus pour d'autres, voire mêmes secondaires, types enseignes,

- Eco Quartier Montconseil-Louis Aragon, Elsa Triolet, Résidence Jardin Polis, a-t-on réfléchi au devenir de ces quartiers dans une dizaine d'années? Constructions cubiques entassées les unes dans les autres, où va être le bien être de la population? Qui va y vivre? Espérons que cela ne devienne pas des zones sensibles.
- Eco construction! Quelques terrasses peut être fleuries? A suivre pour l'entretien.

« Faisons de la construction raisonnée ».

- *Place de la Tranchée: voir réponse à M. PAUMIER (O13).*
- *Les sites inscrits sont des sites où les opérations doivent prendre en compte la qualité paysagère du site. Seuls les monuments classés ou inscrits génèrent des périmètres de protection d'un rayon de 500m.*

O13-Monsieur Dominique PAUMIER, 10, allée de Venise à Tours.

Exprime un avis défavorable pour la construction d'un immeuble de très grande hauteur près de la gare SNCF. Cite l'exemple d'un immeuble de Chateauroux avec photo.
Reprends les 5 premiers arguments développés par Monsieur Raimbault ci-dessus.
Note que la mise en valeur de l'entrée de Tours-Centre par le pont Wilson n'est pas reprise dans le dossier avec la construction d'un hôtel de grand standing en lieu et place de l'école des beaux-arts.
Demande que la ville ne soit pas transformée en un centre d'affaires comme le site de la défense à Paris et en cité dortoir, comme la ville de Sarcelles-Lochères. Ces cites n'ont pas d'âme et ne sont pas accueillants.
Le PLU aurait dû être imaginé et voté avant la mise en place du tramway et non l'inverse. De ce fait, ce PLU montre une intensification urbaine dans le corridor du tramway pour que les nouveaux arrivants, locataires et copropriétaires paient le tramway avec une vue imprenable sur les cheminées des voisins et avec une réduction substantielle d'espaces verts (les poumons d'une ville). Ce choix de cette intensification conduit à une spéculation foncière et immobilière déjà perceptible.

Des immeubles de cette hauteur existent déjà à Tours: les tours au carrefour de Verdun et en bordure de la Loire.
Le rayon de corridor de 500m est le rayon recommandé par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme); c'est la distance estimée "attractive" pour un usager voulant se rendre à pied vers une station de tramway. Elle est mise en œuvre dans plusieurs agglomérations en France.
Dans le PLU de Tours cette distance a été adaptée selon la configuration des îlots urbains; ainsi elle varie de 320 à 500m.
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.
Le projet de signal urbain place de la Tranchée fait partie d'un projet d'ensemble "espace public – espace privé". Les objectifs sont d'une part, de saisir l'opportunité du passage du tramway pour réaménager la place en un véritable espace de rencontre et, d'autre part, de restructurer les îlots bâtis autour dont celui où se trouve l'ancienne mairie annexe.
Suivant les orientations du PADD, quelques signaux urbains viennent ponctuer les seuils d'entrée dans la ville; au Nord ils sont prévus place de la Tranchée et au carrefour de la Marne.

Le projet de restructuration du haut de la rue Nationale n'est pas évoqué dans le PLU car il est situé dans le Secteur Sauvegardé régi par un autre document réglementaire: le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.
La densification dans le corridor du tramway est en accord avec les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement, consistant à densifier pour éviter l'étalement urbain au détriment des zones agricoles périurbaines et, aussi avec les pré-orientations du SCOT de l'agglomération tourangelle qui confortent ces objectifs.

L5-Lettre du 2 mars 2011 de Monsieur Jean-Marie PONTHIEUX, 32, allée de Venise à Tours.

Reprend les 5 premières demandes de Monsieur Raimbault exprimées ci-dessus.

Voir la réponse à M. PAUMIER(O13).

O8-Monsieur WILLIAMS, 27, rue de la Pierre à Tours.

J'apprends à l'instant que la ville a des projets de « signaux urbains ». Ceux ci doivent être exposés plus longuement et largement-par voie de presse, TV Tours...et un débat public doit avoir lieu avant de voter le PLU.

O9-Monsieur Jean OGER, 2, rue de la Fontaine à Tours.

Re-qualifier la place de la Tranchée ne doit pas être synonyme de dénaturation : qu'on nous laisse la façade de l'ancienne mairie et qu'on s'abstienne de construire derrière une tour de 33 m.
Même remarque en ce qui concerne la place Anatole France avec ce projet de 2 tours encadrant l'entrée de la rue Nationale et dénaturant ce secteur aéré.
La densification générale qui nous est proposée va à l'encontre du bien-vivre et a toujours drainé avec elle de multiples problèmes sociaux. Je doute que les Tourangeaux soient favorables à Shanghai sur Loire.
Le PLU nous promet des commerces de proximité. Je les vois tous disparaître les uns après les autres. Le dernier: Simply Market, rue de Jemmapes.
On nous parle d'un plan de prévention des inondations (mer et eaux intérieures) mais l'étude hydrologique d'impact du futur pont de la Vendée est réalisée par le maître d'œuvre, juge et partie. Pourquoi ignorer le laboratoire de Chatou, spécialiste du genre?
Au niveau verdure, beaucoup d'arbres seront arrachés pour être remplacés par d'autres essences plus nombreuses et plus petites: on remplace des frondaisons centenaires par des balais brosses.
Rien de mieux qu'une tour de 58 m à proximité de la gare pour anéantir la beauté de ce monument emblématique de Victor Lalou!!!

- *Place de la Tranchée: voir réponse à M. PAUMIER.(O13)*

O10-Monsieur et Madame COURANT Jean-Michel.

Zone concernée 1 AU, habitations rue Ronsard:
revoir la limite de construction et la hauteur,
prévoir sur notre terrain une clôture végétale très haute.

Observation vague. De quelle limite s'agit-il? La hauteur des constructions en zone 1AU est limitée à 7m.

O11-Monsieur MICHON à Tours.

Le Nord de cette ville avait l'avantage d'être aéré, oxygéné et vert: appréciable pour lmes enfants et les familles. Dommage qu'on nous prépare une « densification », c'est à dire une urbanisation envahissante.
Voudrais-t-on, sournoisement, transformer ce quartier en cité-dortoir?
Quant au coteau, sans nul doute fragile de par sa géologie, est-il raisonnable de le surcharger d'immeubles et des véhicules que les occupants ne manqueraient pas d'utiliser?
Conclusion: les beaux immeubles « Bouygues and Co » verront-ils s'installer les « travailleurs pauvres » qui existent forcément ici aussi?
J'aimerais qu'on s'intéresse aux personnes avant de viser le standing!

Le PLU prône la mixité fonctionnelle y compris à Tours-nord.

L3-Lettre du 17 février 2011 de Monsieur et Madame Alain HUET, 139, rue des Bordiers à Tours.

Demande d'intervenir au sujet du plan d'eau situé en fond de parcelle n°415 du 139, rue des Bordiers. Mentionnée « à privilégier » cette fosse a été créée il y a plus de 30 ans. En été en raison de la sécheresse et de la réalisation du boulevard Meyer, cette pièce tarit. L'eau est croupissante, vaseuse et malodorante.
Cette pièce d'eau n'existait pas de fait.
Estime préférable de laisser constructible cette partie de parcelle de manière à privilégier la notion de front bâti sur la rue Daniel Mayer.

L'orientation d'aménagement indique: pièce d'eau "à valoriser". A voir sur place pour définir le rôle de cet élément.

L4-Lettre du 16 février 2011 de Monsieur et Madame WILLIAMS, 27, rue de la Pierre à Tours.

Les mobilités douces.

Les objectifs annoncés à la page 13 du PADD sont:
« Le renforcement des itinéraires doux doit passer par leur prise en compte dans tous les nouveaux projets urbains, de façon à rendre plus perméables les îlots et proposer des liaisons plus directes, plus sécurisées et plus confortables pour les piétons et les cyclistes ».
Ces objectifs sont soit contredits, soit insuffisamment pris en compte par le projet de tramway. Contredits en ce qui concerne son tracé dans la Tranchée, par exemple.
Actuellement il existe une piste cyclable dans les contre allées du haut en bas de cette avenue, les cyclistes sont séparés de la circulation générale. Le plan de masse de ce projet prévoit d'abolir cette piste à deux endroits, aux stations mi-cote et Tranchée, obligeant les cyclistes à partager une voie de 4 m avec la circulation générale.
Insuffisamment pris en compte à maintes reprises: aux stations Marne, Beffroi, Trois Rivières et Pilorget, les tracés des pistes cyclables s'arrêtent brusquement pour apparaître plus loin, en allant vers le Nord depuis la place de la Tranchée vers la place Pilorget, les cyclistes sont dans la circulation générale, alors que dans le sens inverse, ils disposent d'une piste protégée. Il y a d'autres exemples encore.
Il faut que la ville de Tours rectifie ces erreurs avec les responsables du tramway pour examiner ce tracé du Nord jusqu'au sud et trouver des solutions aux problèmes, sinon cet aspect du PADD est complètement discrédité.

Les arbres.
Le mot arbre n'apparaît pas dans le document. C'est bien dommage. Il y a pourtant beaucoup d'arbres à Tours, les sites boisés classés sont répertoriés sur les plans de masse, mais nous voulons que ces sites soient **protégés** par la ville dans ce PADD. Il faut également avoir plus d'ambition dans l'urbanisation et appliquer au minimum le principe de compensation proposé par les instances européennes-chaque arbre coupé pour une construction doit être remplacé. Mais, il faut aller plus loin et s'engager à **doubler le nombre d'arbres** dans les espaces urbains et pas seulement dans les parcs et espaces périphériques comme la Gloriette. Les arbres dansa ville encouragent la biodiversité (et ceci est un principe du PADD), ils génèrent de l'oxygène, leur nombre nous protège des grandes chaleurs. Il faut donc prévoir de la place pour les planter dans les zones à urbaniser et cesser la triste pratique d'alignement de bâtiments avec la voirie.
Commerces de proximité.
Développer les commerces de proximité est une idée retenue par les auteurs de ce plan. Ceci est essentiel. L'engagement du document est encourageant, mais nous attendons plus de conviction et de fermeté pour nous libérer du mode de commerce imposé par la grande distribution.

- *Pistes cyclables et stations du tramway: La "continuité" des pistes cyclables est assurée tout au long de la ligne du tramway; ponctuellement, cette continuité se fait sur site partagé avec d'autres usagers.*
- *Arbres: Le mot arbre apparaît dans l'article 13 relatif aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés.*

Je développerai un chapitre consacré aux pistes cyclables dans la deuxième partie du rapport, partie B.
Honnêtement, il faut convenir que la protection du patrimoine naturel est bien prise en compte dans le projet à de multiples niveaux :

- *PADD :valorisation de la trame verte et bleue à toutes les échelles, promouvoir la biodiversité, relier les espaces naturels pour de nouvelles pratiques de ville,*
- *Orientations d'aménagement : Les 20 recensées comportent un volet espace public végétalisé et les cheminement piétons et cyclables font l'objet d'un accompagnement paysagé,*
- *Règlement : article 13 de toutes les zones consacré aux espaces libres, aux plantations et aux espaces boisés classés.*
- *Zonage : , zones N, UP, création de zone A agricole.*
- *Emplacement réservé : extension de jardins familiaux sur plus de 10 ha.*
- *Protection d'éléments de paysage identifiés et localisés avec prescriptions de protection,*
- *Protection des jardins familiaux existants, de la vigne municipale.*
- *Limitation de l'urbanisation en zone inondable.*

L9-Lettre de l'OPAC de Tours, Messieurs Jean-Yves CAILLERET, directeur technique, et Clément MIGNET, 1, rue Maurice Bedel à Tours.

Nous faisons suite à la consultation du projet de PLU et à différents échanges avec Eva SAMUEL, architecte-urbaniste de l'Ecoquartier de Monconseil, et le Service Urbanisme de la Ville de TOURS.

En tant qu'aménageur de la Zone d'Aménagement Concertée de Monconseil, intégrée au futur PLU dans le secteur UNzt, il nous apparaît nécessaire de soumettre à votre analyse les demandes d'adaptations suivantes :

vous trouverez ci-joint un plan précisant les espaces publics à créer, les espaces paysagés existants à intégrer dans le projet, les liaisons douces piétons ou cycles, les voiries de dessertes à créer ainsi, enfin que les servitudes de passage piéton diurne souhaitées sur des parcelles privées. Nous souhaiterions que ce plan puisse être intégrer au PLU ;

article UN – 6 – « implantation des constructions par rapport aux voies publiques » pour le secteur UNzt : il conviendrait d'ajouter à l'article 6.2 une autre disposition particulière liée à la nature de l'emprise publique qui peut légitimer des reculs plus ou moins importants. Nous vous proposons donc la rédaction suivante : « Compte-tenu du contexte urbain, de la nature de l'emprise publique ou de dispositions particulières… » ;

article UN – 10 - « hauteur maximale des constructions » pour le secteur UNzt : il conviendrait de majorer de un niveau (3m) la règle H=L afin de permettre des gabarits plus urbains sur certaines voies secondaires ou afin de permettre la création de repères visuels dans le tissu urbain ;

article UN – 11 – « Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords » et plus particulièrement les articles 11.1.8-b et 11.1.8-c, nous vous proposons, dans le secteur Unzt de modifier les clôtures autorisées afin de s'assurer de leur qualité sur ce quartier. La rédaction des articles concernés pourrait être la suivante :

article 11.1.8-b : Dans le secteur UNzt, les clôtures sur rue, quand elles sont nécessaires, sont constituées par un mur bahut surmonté d'éléments ajourés de qualité, de type barreaudage en serrurerie. L'ensemble sera limité à 1,50 mètre de hauteur. Les grillages plastifiés et grillages double files sont proscrits ;

article 11.1.8-c : Dans le secteur UNzt, la hauteur des clôtures mitoyennes pourrait être limitée à 1,50 mètre et non 1,20 mètre. En effet, cette hauteur de 1,20 mètre semble trop faible pour assurer l'efficacité de ce type de clôture. Ceci aurait également le mérite de lisser les hauteurs de clôture entre les clôtures sur rue et les clôtures mitoyennes, améliorant ainsi la perception visuelle du quartier.

article UN - 12 « Obligations en matière d'aires de stationnement » pour le secteur UNzt : nous nous félicitons de la décision de la Ville de TOURS d'imposer des locaux deux roues d'une dimension égale à 3% de la SHON totale de l'opération. Dans un souci d'exemplarité concernant l'Ecoquartier de Monconseil, nous souhaitons que ces locaux vélos soient obligatoirement intégrés aux bâtiments. En outre, ces locaux vélos devront recevoir un traitement valorisant et de qualité et seront autant que possible ouverts sur l'extérieur. Ils seront implantés au rez-de-chaussée. Les deux-roues motorisés pourront être implantés en

sous-sol.

Ces dispositions notamment graphiques sont pour la plupart issues du PAZ (Plan d'Aménagement de Zone) de la ZAC de Monconseil; il convient de les reporter au PLU pour assurer la cohérence dans l'aménagement de la ZAC. La règle H = L+3m est celle prévue dans le corridor du tramway à Tours-centre. La norme de 3% pour les deux roues est appliquée dans toutes les zones urbaines; il est possible d'imposer l'intégration des garages 2 roues dans les bâtiments à l'intérieur de l'écoquartier.

L12-Lettre de Monsieur Franck MOUGET, « Les Pierrets », Chemin de la Mare à Tours.

Propriétaire depuis 1997 sur les Hauts de Sainte Radegonde, constate l'urbanisation intensive de Tours Nord autour du village de Sainte Radegonde et, plus spécialement de sa propriété. Suppose qu'il s'agit de rétablir un équilibre avec Tours Sud. Il en résulte que sa propriété s'est peu à peu transformée en enclave verte au milieu d'une urbanisation prégnante et de qualité médiocre.
Est propriétaire des parcelles 4, 5 et 6 situées dans le Nord de la zone 2AU et de la parcelle 3 située en zone N1. Souhaiterait développer sur la parcelle 3 un projet architectural contemporain engagé sur une haute qualité environnementale, en parfait accord avec le classement de la zone et avec le souci d'entretenir et de préserver un cadre exceptionnel. Cette parcelle située au bout de sa propriété n'est ni exploitée, ni arborée. Elle est disponible pour y développer un projet d'architecture moderne et innovante en matière de développement durable en collaboration avec un ou plusieurs jeunes architectes.
La zone 2 AU et la zone N1 ne permettent pas la réalisation de ce projet familial.
Demande de revoir le classement de ces parcelles ou en tout cas de les repositionner dans leurs zones d'appartenance. En d'autres termes, serait-il possible de revoir le zonage actuel de ce terrain, riche d'une situation géographique qu'il n'est pas possible de valoriser actuellement ?
Joint un extrait du plan cadastral.

Le PLU « préserve » cette parcelle de toute urbanisation immédiate car la zone 2AU est une zone d'urbanisation future tandis que la zone N est une zone naturelle (garant de cadre de vie agréable pour le pétitionnaire). Un classement en zone U n'est pas envisageable compte-tenu des nuisances sonores dans ce secteur et notamment des dispositions du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) en cours de révision.

Propose qu'un élu du groupe des Verts de Tours prenne contact avec Monsieur MOUGET pour vérifier la validité de son concept.

L16-Lettre de Monsieur Claude GAUDEAU de GERLICZ, 32, rue Émile Zola à Tours.

Propriétaire du château de Monsoudun et du domaine qui l'entoure au 47, rue Maurice de Tastes à Tours Nord, référence cadastrale : section AN 404 a, b, c, est concerné par les dispositions du nouveau PLU à deux titres : renforcement d'une partie du terrain (parcelles b et c) en espace boisé classé et classement du château lui-même en édifice isolé à protection très forte, demande un aménagement de l'espace boisé classé autorisant un accès carrossable à l'arrière de la propriété (le parc au sud du château), idéalement par le côté est, lequel offre des possibilités d'aménagement d'un accès sans nécessité la coupe d'arbres, ni dénaturer le caractère naturel du bois de Monsoudon.
Ajoute que cet accès de véhicules pour l'entretien du parc du château permettrait également l'accès à l'EBC voisin appartenant à la commune.

L'accès existant peut-être utilisé tel quel pour accéder à cette propriété sans besoin de déclassement. L'accès à l'espace boisé appartenant à la Ville se fait ailleurs.

Il est d'intérêt général que l'ensemble de l'espace boisé classé, privé et public, soit entretenu dans de bonnes conditions.
Si l'accès actuel est utilisable, il n'y a pas lieu de modifier le zonage.

L19-Lettre de Madame Gisèle DROUET, 25, rue d'Incarville, 76520 Saint Aubin Celloville.

Demande si elle peut procéder à des agrandissements sur sa propriété située parcelle BW 5 au 9, rue Pinguet-Guindon à Tours. Joint un plan du cadastre.

Se rapprocher du service urbanisme pour avoir une réponse précise à cette question.

Dans le projet de PLU, votre propriété est située en zone UNt et toute utilisation du sol devra satisfaire au règlement de cette zone.
Certains articles de ce règlement : UN 6 (implantation des constructions par rapport aux voies publiques ou privées et emprises publiques),UN 7 (implantation des constructions par rapport aux limites séparatives), UN 9 (emprise au sol des constructions), UN 10 (hauteur maximale des constructions) ne s'appliquent pas à votre parcelle, parce qu'elle se trouve dans le secteur de plan de masse n°2 Tranchée Maginot, objet d'une orientation d'aménagement.
Par ailleurs, l'article UN 8, qui vous est applicable, précise que, sur une même propriété, l'implantation des constructions les unes par rapport aux autres n'est pas réglementée.
Votre parcelle fait partie d'un îlot de recomposition urbaine définie dans l'orientation d'aménagement et liée à la construction de la ligne de tramway, dont la mise en service est prévue en 2013..
Un emplacement réservé (L05) destiné à la création d'une liaison douce (piétons, cycles) entre votre rue et l'avenue André Maginot. Cette voie aura une largeur de 3 m et une longueur de 120 m. La largeur sera prélevée, selon le plan de zonage au 1/2000 joint au projet, également sur votre parcelle et la parcelle contiguë 666 au Nord.
Les cheminements piétons et cyclables devant faire l'objet d'un accompagnement paysagé afin de renforcer le maillage végétal à l'échelle du quartier, vous devrez privilégier une extension située à l'opposé du chemin créé.
Je ne peux vous en dire davantage et vous invite à contacter le service d'urbanisme de la ville de Tours.

L27-Lettre de Madame Annie CARON, Le Boccador, 56, rue Croix Pasquier à Tours.

Merci pour que Tours soit toujours une ville verdoyante et non une ville concentrationnaire avec des enfants élevés en appartements, sans jamais voir un brin d'herbe. Tours Nord n'a aucun espace vert digne de ce nom au milieu des immeubles.

L28-Lettre de Monsieur Alexandre VIGNEUX, Président des Compagnons du Tour de France, 9, rue de la Serpe à Tours.

A pour projet de remettre aux normes et agrandir les ateliers de son association situés au 34, rue de Suède à Tours. A cette fin, a élaboré un projet présenté aux services de l'urbanisme en novembre 2010. Après avoir obtenu un accord de principe a déposé un permis de construire le 22 décembre 2010. Courant 2011 a appris que le terrain est préempté dans le prochain PLU. Le permis est refusé pour l'instant, remettant ainsi tout en cause.
Le projet vise un intérêt général plutôt que personnel. Il s'agit de pérenniser sur le site le

centre de formation déjà existant et d'accueillir, en toute sécurité, les jeunes apprentis aspirant un jour à devenir compagnons ou souhaitant se former aux métiers du bâtiment.
Dans un premier temps souhaitait installer des locaux provisoires derrière le bâtiment actuel.
La construction des salles de cours théoriques aurait ainsi fait l'objet d'un atelier d'application pour les stagiaires. Sans la réalisation de ces locaux, l'atelier d'application n'a plus de raison d'être et il n'y a plus de lieu pour dispenser la formation.
L'association est un centre de formation pour adultes en reconversion, une partie des stagiaires sont des demandeurs d'emploi, dont la formation est financée par le Conseil Régional. Elle est reconnue d'utilité publique. Sa vocation sociale est pleinement établie.
Depuis 2010, le compagnonnage a même été inscrit au patrimoine culturel immatériel de l'humanité par l'UNESCO.
L'association ne perçoit pas de subvention de fonctionnement, les seuls revenus sont ceux réalisés par la formation et l'itinérance. A ce jour, seule la partie formation est bénéficiaire et permet le fonctionnement et l'entretien du siège situé 9, rue de la Serpe.
Sans la formation, l'avenir des compagnons de la fédération compagnonnique des métiers du bâtiment sur Tours est en péril.
Dans le cadre de l'instruction en cours du permis de construire, un accord de principe a été trouvé entre la Ville et le pétitionnaire pour réduire l'emplacement réservé prévu dans le futur PLU et permettre la réalisation du projet.

L38-Lettre du 8 mars de Monsieur et Madame Roland JAHAN, 103, rue de la Chevalerie à Tours.

La ville prévoyant une acquisition d'une partie de leur parcelle au Nord de leur habitation, demandent de modifier la trajectoire de la rue Daniel MAYER, afin de le rendre droite et non sinueuse comme elle est réalisée actuellement. De cette manière, un prélèvement moindre de leur terrain sera possible.
Demandent également de préciser la hauteur exacte des bâtiments qui seront réalisés et le terrain que la ville envisage de prélever.
Demandent à connaître la date d'acquisition des terrains.

Les orientations définies au nord de cette parcelle, en façade de la rue Daniel Mayer, sont des principes d'aménagement différentes de prescriptions réglementaires : le tracé de principe de la voie de desserte des futures opérations n'est donc pas rigide.
En outre il faut noter que ce n'est pas la Ville de Tours qui effectuera l'opération mais un ou des opérateurs privés.

L45-Lettre de Monsieur Hubert de la MOTTE SAINT PIERRE, La Boiderie à PERNAY.

Concernant la parcelle AC 51 demande un accès par le rond point Robert Pinguet et l'élargissement du chemin pour permettre la desserte de ses terrains de la Penotterie n° 43,47,49,50 et 51.
La possibilité de réaliser une voirie à double sens dans le respect des normes (accès pompier) serait satisfaisante.
Un plan et un schéma d'accès sont joints.

Avis du commissaire-enquêteur.

Cette demande est liée à l'emplacement réservé VC 10 pour réseau d'aérodrome d'une surface de 20800 m2 au bénéfice de l'Etat, ministère de la Défense. Cette réserve, déjà ancienne, serait motivée par la nécessité d'évacuer des eaux pluviales de la base aérienne.
Cet emplacement réservé est prévu en zones UA et N1.

Compte tenu de l'ancienneté de cet emplacement réservé, le propriétaire serait en droit d'en exiger l'achat par l'Etat.
Dans l'immédiat, à titre compensatoire et nonobstant toute évaluation ultérieure de son préjudice, Monsieur de La Motte Saint Pierre souhaiterait un ajustement de la limite entre la zone N1 d'une part et les zones UAt et UA d'autre part intégrant dans ces dernières le carrefour du chemin rural n°5 et la rue des Baudrons, ainsi qu'une bande de terrain suffisante pour faciliter l'installation d'activités de part et d'autre de ces voies.
Avis favorable compte tenu que la zone naturelle forme un saillant à la hauteur du carrefour et que la surface demandée est modeste. L'inclusion du carrefour et de ses abords en ZA faciliterait l'installations d'entreprises. Favoriser la création d'emplois dans ce secteur périphérique de la ville est d'intérêt général.

O38-Jean-Claude GOUCHAULT, 14, place de la Tranchée à Tours.

Ne souhaite pas une construction de 33 m place de la Tranchée, car il y a un risque de manque d'ensoleillement des habitations vis à vis.

Voir la réponse à M. Paumier (O13).

O77-Monsieur Jean ROUSSEAU, 193, rue des Douets à Tours.

Se plaint de l'encombrement des rues de son quartier, qui entraîne une baisse de la valeur des pavillons alors que l'imposition y est forte.

Merci de revoir complètement cet aspect de la nouvelle architecture.

L52-Lettre de SCP ALQUIER et HOUSSARD, avocats au barreau de Tours, 27, boulevard Béranger à Tours.

Monsieur Jean-Louis BESNARD est propriétaire des parcelles AD 517 et 584 et copropriétaire indivis de la parcelle AD 324.
Sur les parcelles AD 517 et 584.
Ces parcelles sont prévues en zone A dans le projet de PLU et Monsieur BESNARD conteste ce classement pour les raisons suivantes:

- C'est à tort que ces terrains sont présentés comme situés dans la continuité des vignobles de Rochecorbon, qui sont situés en réalité à plus de 1 km. Il y a donc lieu de prendre la décision au vu de la situation réelle des lieux.
- La pertinence du classement AOC en tant que potentiel agronomique, biologique ou économique doit être relativisée compte tenu, d'une part des difficultés économiques considérables de la filière viticole, en raison notamment de la concurrence internationale et de l'évolution des habitudes de consommation: actuellement des vignes de l'AOC Vouvray sont arrachées, il est donc rien moins qu'évident qu'il soit pertinent économiquement d'imposer cet usage, d'autre part de la lutte contre la consommation alcoolique, dont les pouvoirs publics font un enjeu de santé publique.
- Monsieur BESNARD entend souligner l'incohérence qu'il y a à classer en zone A, particulièrement la parcelle 584 qui est située en bordure de le rue de Parçay et est desservie par tous les réseaux, notamment le tout-à-l'égout, alors que des parcelles situées plus loin de l'autre côté de la rue de Parçay, et non desservies, sont classées en zone UN.

Un classement de ces deux parcelles en zone UN apparaît donc plus pertinent.
Sur la parcelle AD 324.
Cette parcelle était, dans le cadre du POS, intégralement classée en zone NA. Elle est dans le

projet partiellement classée en zone 2 AU et partiellement en zone N1.
Cette scission apparaît peu pertinente dans la mesure où la portion classée en zone N1 est environnée, à l'est par une parcelle UN et à l'Ouest par une zone 2AU. Il en résultera, à terme, une urbanisation discontinue (effet de mitage).
Il apparaît donc plus opportun de classer l'ensemble de la parcelle en zone 2AU.
Un plan est joint.

Voir deuxième partie du rapport.

IV.3 – Examen des observations AQUAVIT et ASPEVEUR(pétitions et observations) et de lettres à caractère pétitionnaire.

L54-Lettre de Monsieur et Madame GIOVANGRANDI, 18, avenue jean Portalis à Tours.

Demandent que:

- le rayon qui sert à délimiter le corridor du tramway soit ramené à 400 m pour préserver l'équilibre urbain et l'identité de la ville;
- le projet de la tour de grande hauteur (58 m) près de la gare soit abandonné,
- la préservation des îlots de verdure par le rétablissement de l'interdiction de construire en limite séparative au-delà de la bande de 15 mètres de l'alignement soit affirmée
- les règles d'implantation des constructions sur une même parcelle soient revues pour éviter les vis-à-vis et les pertes d'ensoleillement
- la façade de l'ancienne mairie de la place de la Tranchée soit conservée,
- ne soit pas autorisée d'emprise au sol de plus de 60 %, en particulier dans le quartier des deux Lions pour conserver des espaces verts suffisants et suffisamment répartis,
- le corridor du tramway le long du lac ne se prolonge pas au sud au-delà du trajet du tramway actuellement prévu (zone USt).
- Les jardins familiaux de la Bergeonnerie soient bien conservés.

Les jardins familiaux de la Bergeonnerie sont classés en « terrains cultivés en zone urbaine à protéger ».

L55-Lettre de Monsieur Jacques LIGNÉE, 48, rue Aristide Briand à Saint Cyr sur Loire.
L56-Lettre de Monsieur SEREKIAN, 204, rue du général RENAULT à Tours.
L57-Lettre de Madame Christine DELAHAUT, 20, rue Forest à Tours.
L58-Lettre de Monsieur Sébastien VILLAIN, 268, rue Victor Hugo à Tours.
L59-Lettre de Monsieur Jean-Claude VIVIEN, 77, rue Jean Fouquet à Tours.
L60-Lettre de Monsieur Mark FITZGIBBON, 23, rue de la Pierre à Tours.
L61-Lettre de Madame Frédérique MARTIN, 23, rue de la Pierre à Tours.

4 premières demandes identiques à L54 et, en outre :

- la façade de l'ancienne mairie de la place de la Tranchée soit conservée et que la tour n'atteigne pas 33 m pour préserver la perspective de la Tranchée,
- soit prise en compte la place des cyclistes dans la ville avec des voies cyclables véritablement sécurisées et des places de parking dédiées

L62-Lettre de Monsieur Yves BONNY, 22, rue de la Plauderie à Tours.

Les mêmes demandes que ci-dessus.
Ajoute que la ville de Tours fait du zèle en densifiant les secteurs desservis par le tramway.
Elle n'hésite pas à abattre un millier d'arbres et à bétonner à outrance.

Tours aspire à devenir un modèle de référence par sa qualité de vie. Cite une construction au 74, rue François Hardouin qui, par sa hauteur, prouve le contraire.
Il est stupéfiant de constater dans l'explication des choix que les nuisances d'ordre privé (problèmes de vue, d'ensoleillement…) relèvent du code civil.
Il est tellement plus facile à la ville de Tours de renvoyer à la justice pour régler les problèmes engendrés par ses excès.
Les décideurs d'aujourd'hui prennent leurs responsabilités, mais l'électeur de demain n'aura pas la mémoire courte.

P1-Pétition de l'association de sauvegarde du patrimoine et des espaces vertes de Tours centre pour une écologie urbaine responsable (ASPEVEUR Tours-Centre), 9 bis, rue Traversière à Tours.

Pétition pour l'abandon du projet d'intégration du secteur Sud Traversière au couloir d'emprise du tramway.
Non à la densification des surfaces bâties (maintien du taux actuel),
Non à la possibilité d'accroître la hauteur des bâtiments en bordure de rue,
Non à l'incohérence avec le classement en secteur sauvegardé sous trois ans.
Afin de préserver l'environnement à savoir les jardins, les espaces verts, la faune et la beauté du quartier, les soussignés demandent l'abandon du projet de classement en zone UCat du secteur compris entre le sud de la rue Traversière, à l'Ouest de la rue du Petit Pré, le Nord du boulevard Heurteloup et l'est de la rue Jules Simon.
Suivent noms, prénoms et adresses de 71 signataires.

Voir les réponses précédentes.

A1-Pétition AQUAVIT: Monsieur Guy BOURDIN, Madame Nicole GALINOU et Monsieur Raymond GALINOU, Monsieur Claude ALGRET.

A2-Pétition AQUAVIT: Monsieur Roger DURAND.

A3-Pétition AQUAVIT: Monsieur Roland GRAMONT.

A4-Pétition AQUAVIT: Monsieur Alain ROBIER, Monsieur Guy BOURDIN.

A5-Pétition AQUAVIT.

Claude LALLIOT, Christian BONNEAU, Josiane BEL, Docteur Pierre BARANTON, Martien CAVAROC, François JOUSSELIN, Raymond COLLAS, Jacqueline RICHARD, Gérard ROGUET, Noël DAVENE, Geneviève GUILLOTTEAU, Madeleine GUILLOTEAU, Nicole PAPAZOGLOU, Danielle COUPPÉ, Alain DELIVRE, Jean-Louis CHALVET, Edwige VILHIES, Régis JOUANET, Gérard FAUSSURIER, Jacques FERTILLE, Michel et Mauricette GELINEAU, Michel PERRÉ, Annick LEGRAND, Monique SMITH, Lucille HASCOËT, Gérard POITEVIN, Solange LEXPERT, Marie-Christine BONNEFOY, Brigitte DUAULT, Jean et Paul FRAGNIER, Christiane ROBIN, Marie DANIEL, Georgette ROBIN, Danielle MAZA, Philippe LENOUVEL, Robert COUILLAUD, Renée VAUDELIN, Bruno GERARD, Nathalie BICHON, Bernard MARTIN, Hervé DUBOIS, Dominique PINEAU, Pierre BACHELIER, Claire LEGAY, Robert GROLLEAU, Marie-Claude GABILLAUD, Marie CHEVRETTE, Yves BERNARD : ne pas abattre les tilleuls de la place Choiseul et préserver le site de Marmoutier de l'affreuse « Femme Loire », Claude COLAS, Guy RUTKOVSKY, Bruno ROBERT, Ghislaine BOUILLAULT, Michelle MELOCHE, Jacques FOURRIER, Jean-Luc PAQUOT, Genevieve BLANC, Bernard EDELINE, Marie-Thérèse

QUÉMARREC, Pierre THOMAS, Evelyne et Robert BATAREC, Alain MAURY, Paulette MAURY, Régis MAURY, Florence RAUDELLE, Olivier DEPAIRE, Hélène LE LOURAN, Tanguy De PANFENTENYO, Michel ALLOUIS, Véronique POUMAILLOUX, Christian DUPREZ, Maryline PANTALEON, Monique SODEDION, Thierry LANTOINE, Pierre WARME, Véronique ARNAUD, Fernando DIOGO, Michael PIO, DUROUSSEAU Chantal, Guillaume HOGU, Fernand GLORY, Véronique GAGE, John GAGE, Pierre PRIE, Khadra MOURI, Raymonde JANIN, Khadisa JABER, Nadia KONICHE, Leia SAIDANI, Dominique JAUZENQUE, Julie CATHERINE, Françoise AMIOT, Françoise RAGOT, Delphine DAGUISÉ, Michel GOUAICHAULT, Ginette DOUCET, Chantal GROSJEAN, Jacqueline GUILLOU, Pascal LORCHÉ, Thérèse PASSETTE, Marie Louise LAFAY, Annick POUSSE, Annick COSNARD, Ruth PARRY, Denis COSNARD, Claude LAUNAY, Jean-Claude BRULÉ, Françoise GOUTORBE, Annick PICAULT, Catherine KILMAINE, Gilbert MOUTON, Ghislaine CAVAILLE, Jacqueline MALATRAY, Christian MARCHAL, Guy MAUCHAMP, Claudine DOBERSECQ, Catherine DELALOU, Michel PASQUIER, Yvonne LAUNAY, Henriette BLONDEAU, Margaret MAUCHAMP, Michel CARON, Dominique SERVANT, Guy BELLET, Dominique JACQUET, Evelyne BERTHE, Jacqueline BONNEREAU, Marylène FOUGERY, Marie Françoise MATHIEU, Séverine GRAINDORGE, Roger ANICET, Catherine CAILLÉ, Jean François CASTEL, Jean Yves PARCHEMINAL, Yves BOILVIN, Lorraine LEVIEUGE, Chantal BERTRAND, Claudette PLOUZEAU, Yves BRIZAY, Michel GOASLIN, Serge COLYBES, Annyvonne MORDUCQ, jean Louis CHEVILLET, Gérard AVRIL, Raphaele DELAFERTE, Françoise BOUSQUET, Sandrine DOLADER, Michel SAINCLIVIER, Marie Claire CATHERINE, Eric JOUANNEAU, Jocelyne BERTRAND, Michel HENTRY, Marie Pierre ZANNIER, Annie LALOEUF, Roger et Jeanne CLAVEL-MORROT, François LANDEROUIN, Pascal MENAGE, conseiller municipal, Jacques VIDET, Odile BROSSAY, ROY, Florence GAJA, Jean François SEIGNABOU, Jean MOULET, Murielle BOUCHERON, Christophe COUFFIGNAC, Marc RIVEAU, Philippe, GIRON, Fabien OSTAB, Pauline DUPORTÉ, Robert CORBOU, Christine CHASSAGNARD, Vahagn AVAGOU, René CHASTANET, Christine DUPAS, Nathalie PION, Jean-Yves GUEPRATTE, Catherine WALLET, Odile OUVRARD, Carole DESHAIES, Christophe LANDEAU, Thibaud RENAUDIN, Raphaël MICHEL, Dominique CLEMENT, Barbara PHILLIP, Odette SEVAULT, Isabelle NICOULET, Guillaume FERARD, Sylvia CHARDIN, Madame HELAH, Jean-François MARDON, Claude THOMAS, Véronique DELETTREZ, Roland GOLEO, Emilie TRINQUET, Denis SOUBIEUX, Audrey GARNIER, Myriam PANABIERES, Sloane ROLLIER, Sandra CAMUS, Véronique POULAIN, DECOSNE, Françoise FOURNIER, Marc olivier PEROU, Guillaume MIGNON, Jean LECUREUIL, Romain GRIL, Paquita COUTILD, Nane COPIN, Paulo AMBLAT, Yann RATCLIFF, Lionel GUIMARD, jean Claude CHEVET, Olivier LAMBERT, Michèle DESOCHE, François et Martine de BRIGNAC, Alain DELARUE, Jean Pierre COTTE COLISSON, Michel MARCELLAUD, Simone PELICIER, Jean-Claude GAULT, Hubert CHAMBON, Michel DESS, Jean-Pierre SIONNEAU, Micheline LEZEMENT, Solange LAUNAY, Bernard PICHET, MORAND, Anne Marie et Michel JACQUET, Guy PERICARD, Laurence BARLOW, Monsieur et Madame André COLCOMBET, Ginette THEBAULT, Marie-Claire GAU- JARRIGES, Patrick et Annette THABAULT, Elisabeth ROBER, Michèle WAHL, Hervé GRUSON, Catherine MICHELET, Colette et Jean MIMBRÉ, Sylvie DOLIVEUX, Hubert et Lucette TIBAUT, Pierre VALLÉE, Loïc LE TERRIER, Jocelyne NICOLAY, Daniel TABARY-DEVISME, Pierre et Gérard GUYOT, Martine SALMON, Béatrice DIDIER, A.GIRET, Catherine CHENAIS, Jeanne GIROUD, Nadine BATAL, Bernadette LORÉ, Guillaine Le PORT d'ALBOY, Jane MARCHAND, Jean et Simone GATECLOUX, Jean Pierre LUNEAU, Guy MEYER, Monique BERTHONNIER, François THOMAIN, Corinne OUVRARD, Louis AUFIEU, François PRIGENT, Jeannine RAOUL, Christian THUILLIER, André OLLIER, Ève ALLEAUME, Annie CARON, Agnès DRAVET, Gisèle BOSSEAUX,

Lydie DRIVIERE, Frank JAUMON, Pierre LETURGE, Alain DUBOCAGE, Patrick PLANÇON, Marie Jeanne MAUDUIT, Guillaume GROSS, Jean-Marie BROSSILLON, Claire TORREGROSSA, Paulette RABUSSIER, Jean-Paul JOURDAIN, Pierre LAURENT, Patrick CAILLOT, Nathalie MITARD, Anne ROUX, Georges ROUX, Brigitte PERREIN Françoise VALAIS, Catherine BISAULT-GAILLARD, Jérôme FOULATIER, Danielle et François NOUVELLON, Olivier CHARLOIX, Jean-Claude GATINEAU, Jacques THIBAUDAT, Jacqueline HABERT, Simone RICHARD, Pierre SABAT, Bruno DESOMBRE, Catherine ROBIN, Micheline LABARRE, Olivier DURIEU, Emilie DUPREY, Jean-Claude BERTIN, Chantal BERTIN, Olivier BERTIN, Patricia GAYET, Geneviève LASSERRE, Jacques Henri HUIN, Isabelle DUSORBIERS, Patricia RIOU, Brigitte DELAUNAYE, Marie-Pierre MONNIER, Thérèse LABUSSIÈRE, François et Sandrine BRESSAC, Guillaume GILLE, Monsieur et Madame LELIEVRE, Emmanuel MERCIER, Françoise de CLOSETS, Edmée FAURE, Marcelle JUMEAUX, Jean GOUSSARD, Jean LECHRIST, Alain BONNET, Guy MICHEL, Jean GAUDARD, Christine DE LA TOURASSE, Brigitte SÈNAT, Pascale DAZY, Jacqueline DUTILLEUL, Anne TRÉMAUVILLE, Monique TRÉMAUVILLE, Hélène WILLIAMS, Monique DEMANGE, Jacky TROUVE, Claudette FAROUAULT, Marinette MONMOUSSEAU, Christian THEUREAU, Michelle BRANCHEREAU, Melissa METCALF , Asmat AZIZ, Anne de ROCHEBRUNNE, Docteur Frédéric BONNIN, François CURIS, Cédric STEPHANT, Rodolphe ANDRÉ, François VACCAIZO, Michel et Josette FRUGIER, Philippe BOURDAIS, Roland BRUNO, Pierre VIVET, JACQUET, Arlette FAUGUET, Dominique CHANTELOUP, Huguette et André SEIGLAN, Cornelis SCHNELER, Lydie, David, Quentin et Jean-Marie CHEVREAU, Pierre BORZACCHINI, François et Marie GUÉRIN-BOUTAUD, Evelyne PREVOST, Émilie RICHETTE, Simon HUTSEBAUT, Alice CHAILLOU, David PROUST, Monique PICHENOT, Gérard VEYBEL, Françoise DESOMBRE, Liliane BIAUNIER, Sophie TERZULLI, Magalie ALAPETITE, Jean-Louis PICHARD, Jean-Guy PROTIN, Odile BOURGEOIS, Vincent BOUTET, Daniel ROMANET, Françoise BRIÉ-TROIVILLE, Agnès TREMBLIN, Odette SAILLENFEST, Bernard SAISSET, François SAILLENFEST, Gilbert SEWALD, Catherine REYNAUD, Anne-Marie et Danielle THOUIN, Marie Thérèse SAVATON, Claudette PLOUZEAU, Guy et Odette DEFAY, Anne-Marie LAVIEILLE, Fabien GILBERTAS, Claire GOURVEST-ROBLET, Pierre GOURVEST, Patrick et Patrice MOREAU, Pierre-Henry MOREAU, Claude VIDEGRAIN, Carole JEGOUX, Aurélie MAILLAULT, Laure RIDEAU, Yvette JACQUET, Jean RABANEL, Lucette BRANGER, Isobel HIÉ, Bernard JOUREAU, Gérard SERRÈS-BAUDIS, Caroline ZAGOURI, Nicole ONDET, Madeleine PETAT, Jeannine MIMAULT, Janine PEYRAT, Jean-Paul FOSSAT, Angélique MAYOLLE, Marie-Claude LEFÈVRE, Sylvie SAINT SUPERY, Bernard DHONT, Anne-Marie et Patrice ALLAIN, Gérard BESNARD, Mylaine HARNOIS, Anne MOLTRECHT, Alain PASSELEYGUE, Bertrand GARD, Marion CAREL, Martine FERRAGU, Sophie GARD, Alain TEXIER, Pascale NAU, Miche ? COSSON.

Le texte de l'association AQUAVIT souligne que, malheureusement, l'intérêt du végétal n'est pas pris en compte dans les orientations d'aménagement et que chaque jardin qui disparaît est un espace vert de proximité en moins. Elle note une sur-densification de l'urbanisation, qui va toucher 40 % de la population de la ville et deux points positifs: le stationnement réservé pour les deux roues et la protection de 2000 bâtiments patrimoniaux.
Elle ajoute que le besoin en logements ne permet pas tout. A trop densifier les villes, on prépare le mal vivre de demain.
Dans l'explication des choix, on peut lire: « Il est toutefois rappelé que les nuisances d'ordre privé (problème de vue, d'ensoleillement...) relèvent de l'application du code civil ».
Autrement dit le PLU confond densité et promiscuité, et renvoie à la justice pour régler les problèmes engendrés par ses excès. C'est pour éviter les recours à venir, qu'il faut réagir

maintenant. Pour être durable, la ville doit avant tout être équilibrée. La lutte contre l'étalement urbain ne doit pas être un prétexte pour entasser les citadins. Il reste de la place à Tours pour attirer de nouveaux habitants, mais refusons l'urbanisme « tiroir caisse », qui favorise la construction de logements pour les impôts induits.
Le texte de la pétition organisée par cette association est le suivant.
Les signataires interviennent en demandant que:

- le rayon qui sert à délimiter le corridor du tramway soit ramené à 400 m pour préserver l'équilibre urbain et l'identité de la ville,
- le projet d'une tour de grande hauteur (58 mètres) à côté de la gare soit abandonnée, celle-ci s'intégrant mal dans le site,
- soit rétablie l'interdiction de construire en limite séparative au-delà de la bande de 15 mètres de l'alignement, afin de conserver des îlots de verdure indispensables au bien-être des citadins (déstressants et modérateurs de température) et à la faune urbaine (continuité de son habitat),
- soit rétablies les règles d'implantation des constructions sur une même parcelle pour éviter le manque d'ensoleillement et les vis-à-vis,
- le projet de rénovation de la place de la Tranchée, conserve la façade de l'ancienne mairie et n'atteigne pas 33 mètres pour préserver la perspective de la Tranchée.

O12-Madame A.GOLEO, secrétaire de l'Aquavit.

Exprime ses craintes quant à la disparition des îlots de verdure et au manque d'ensoleillement des nouvelles constructions (emprise au sol importante, dépassement des hauteurs relatives, disparition de la règle d'implantation des constructions sur une même parcelle).

- *A propos de la carte p.18 du Rapport de Présentation 2.3, il s'agit d'une étude de potentialités. Le chiffre de 7500 logements environ correspond globalement aux objectifs de production de logements prévus par le PLH (programme local de l'habitat) pour la Ville de Tours qui est de 700 logements/an.*

- *Suppression du COS: la précédente révision du POS avait déjà supprimé le COS à Tours-centre. Cette suppression est aujourd'hui étendue au reste du territoire car le COS attribue une constructibilité "théorique" à une parcelle (donc une valeur virtuelle) qui dans beaucoup de cas ne pouvait pas être atteinte par les projets.*

- *Dépassement d'emprise au sol: les autorisations de dépassement d'emprise au sol jusqu'à 100% pour les activités économiques et les équipements publics existent déjà dans le POS. La nouveauté apportée par le PLU, ce sont les 10% supplémentaires accordés dans le corridor du tramway par rapport à la règle générale*

O20-AQUAVIT.

Concernant l'emprise au sol à Tours centre, la règle générale (POS 2006) est de 50%. Elle passera à 60 et 70 % dans le corridor du tramway (500 m de part et d'autre de la ligne). Sur l'un des premiers panneaux de l'exposition, il est annoncé 60 % comme règle actuelle. Appelle l'attention sur certains paragraphes du document AQUAVIT déposé en annexe du registre.

L'emprise de 60% est la règle générale définie par le PLU à Tours-Centre.
Des immeubles de cette hauteur existent déjà à Tours: les tours au carrefour de Verdun et en bordure de la Loire.
Le rayon de corridor de 500m est le rayon recommandé par le CERTU (Centre d'Etudes sur

les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme); c'est la distance estimée "attractive" pour un usager voulant se rendre à pied vers une station de tramway. Elle est mise en œuvre dans plusieurs agglomérations en France.
Dans le PLU de Tours cette distance a été adaptée selon la configuration des îlots urbains; ainsi elle varie de 320 à 500m.
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.
Le projet de signal urbain place de la Tranchée fait partie d'un projet d'ensemble "espace public – espace privé". Les objectifs sont d'une part, de saisir l'opportunité du passage du tramway pour réaménager la place en un véritable espace de rencontre et, d'autre part, de restructurer les îlots bâtis autour dont celui où se trouve l'ancienne mairie annexe.
Suivant les orientations du PADD, quelques signaux urbains viennent ponctuer les seuils d'entrée dans la ville; au Nord ils sont prévus place de la Tranchée et au carrefour de la Marne.
Le projet de restructuration du haut de la rue Nationale n'est pas évoqué dans le PLU car il est situé dans le Secteur Sauvegardé régi par un autre document réglementaire: le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.
La densification dans le corridor du tramway est en accord avec les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement, consistant à densifier pour éviter l'étalement urbain au détriment des zones agricoles périurbaines et, aussi avec les pré-orientations du SCOT de l'agglomération tourangelle qui confortent ces objectifs.

Voir réponses en deuxième partie du rapport.

Lettre de Monsieur J.M. BOUILLET, AQUAVIT, 8, rue Charles de Grandmaison à Tours.

Objet: Pétition signée par 54 personnes (la même que celle envoyée) et un guide d'aide à l'utilisation de la grille d'évaluation de l'état des immeubles susceptibles d'être déclarés insalubres (de l'ANAH).

- Nous tenons tout d'abord à vous remercier d'avoir prolongé l'enquête publique de 10 jours.
- Nous regrettons cependant que le PLU n'ait fait l'objet d'aucune réunion publique. Les deux expositions qui ont eu lieu en 2009 et 2010 relevaient plus d'un plan de communication que d'une réelle volonté d'informer. Et pour la troisième, durant l'enquête publique, aucune explication directe avec les tourangeaux n'a eu lieu. Par ailleurs, lors du vote du conseil municipal du 11 octobre 2010, les élus ne disposaient pas de l'intégralité des documents et notamment du règlement; en outre le dossier comporte 900 pages d'un discours trop technocratique, de quoi décourager les plus vaillants.

Voir le bilan de la concertation.

- Le tramway semble être un prétexte à une densification excessive dans un corridor de 1000 mètres de large. Il faut bien cela pour espérer voir construire 7500 logements en 10 ans. Après avoir lu que chaque nouveau logement n'a apporté que 0,3 habitant

(page 27 de 2.1-diagnotic), on n'imagine mal comment gagner ainsi 13000 habitants. Pourquoi densifier là où l'habitat est le plus dense? 500mètres à pied pour prendre un transport en commun, c'est beaucoup. Bétonner un tiers du territoire communal alors que 10% seulement des habitants se déplacent actuellement en transport en commun, c'est beaucoup. Nous demandons donc de réduire le corridor à 400m.

Voir les réponses précédentes.

- Certes la gare de Tours est l'un des terminus du TGV. Mais pourquoi construire une "tour Montparnasse" à côté, qui plus d'une hauteur deux fois supérieure à la gare? Le manque de recul va conduire à une mauvaise intégration de la tour.
- De même pour le bâtiment de 33 mètres sur la place de la Tranchée.
- Enfin concernant les hauteurs maximales, celle autorisée dans le quartier par l'avenue de Grammont, la rue de Montbazon, la rue du Hallebardier et la rue Galpin Thiou doit rester à 15m (endroit aéré et apaisant).

- Les articles 11 devraient être fermes sur l'implantation des appareils susceptibles de générer du bruit (extracteurs, climatiseurs…)

L'article 11 dans le paragraphe se rapportant aux façades stipule que "les divers équipements techniques (climatiseurs…) doivent être intégrés correctement aux façades".

Le problème n'est pas d'ordre esthétique, mais relève des nuisances sonores en milieu urbain, surtout nocturnes, de ce type d'appareil qui ne sont jamais réglées.
S'agissant des façades, les articles 11 devraient traiter des vérandas : par exemple, dans le paragraphe traitant des éléments d'architecture en saillie.

- L'absence de distinction entre la limite séparative latérale (article U7 du règlement) et le fond de parcelle, ainsi que la suppression des règles d'implantation des constructions (U8) sur une même parcelle vont conduire à la disparition progressive des îlots de verdure. Pourtant à la page 73 de 2.2 – Etat Initial de l'environnement, il est recommandé de réduire les surfaces imperméables et de multiplier les espaces verts de proximité. Ces orientations d'aménagement permettraient aussi de réduire les inondations.

Voir les réponses précédentes.

A l'opposé, la comparaison des schémas des articles UB7 du POS et UC7 du Plu illustre bien la volonté d'augmenter à tout prix les surfaces bâties au détriment des espaces verts privés. On est loin de l'affichage du PADD (page 28): "VALORISER LA TRAME VERTE ET BLEUE A TOUTES LES ECHELLES".

L'application de l'article UC7 fait également craindre le manque d'ensoleillement et les vis-à-vis. Tout comme la majoration de 3 mètres de la hauteur relative en zone UCt et UCat. Dès lors que la construction dépasse la distance qui la sépare de celle d'en face, l'angle de vue du rez-de-chaussée est supérieur à 45°. Le décret n° 55-1394 du 22 octobre 1955 fixant les règles générales de construction des bâtiments d'habitation précise, dans son article 6, les dimensions des baies en fonction de la surface du logement et de l'angle précité. Or il ne prévoit pas d'angle supérieur à 45°. Dès lors, on peut s'interroger sur la conformité au code de la construction, de nouvelles constructions qui ne permettent pas de respecter un angle de 45°.

- D'ailleurs dans son guide d'évaluation de l'insalubrité l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat précise que "les baies éclairant les pièces principales ne doivent être masquées par aucune partie d'immeuble qui, à l'appui de ces baies, serait vue sous un angle de plus de 45° au dessus du plan horizontal". Certes il est ajouté: "Toutefois pour la façade la moins ensoleillée, cet angle peut être porté à 60°, à condition que la moitié au plus de ces pièces principales prennent le jour sur cette façade". Mais lorsque les constructions ont autorisées sur 15m de profondeur, les appartements ne donnent que sur une façade. Côté cours il n'y a plus de règle d'implantation des constructions les unes par rapport aux autres. Côté rue le dépassement de 3 mètres va entraîner un angle supérieur à 45° pour les rez-de-chaussée. Si l'on se réfère à la page 3 de la fiche 1 du guide de l'ANAH, on peut calculer que pour une largeur de rue inférieure à 10m, en zone UCt, l'ensoleillement sera médiocre. Or c'est le cas dans la majorité du centre de Tours. Dans tous les cas des règles de constructibilité plus généreuses risquent fort de contribuer au non respect des règles de construction et de salubrité.
  Nous souhaitons donc le rétablissement de la règle de la hauteur relative sur toute la ville.

- Dans ces conditions, le PLU de Tours est loin de "garantir une qualité de vie hors du commun" comme annoncé à la page 10 du Rapport de présentation 2-3 Explication des choix. En l'étudiant nous avons l'impression que l'esprit du Grenelle de l'environnement a été détourné pour servir de prétexte à une densification excessive.

Voir mes conclusions et avis dans la partie B du rapport.

O21-Madame Chantal DUROUSSEAU, 52, rue James CANE à Tours.

Confirme, en décrivant son environnement dégradé par des constructions voisines, les craintes relatives aux vues, à l'ensoleillement et aux jardins et espaces verts évoquées par l'association AQUAVIT.

Allusion à un permis de construire faisant l'objet de recours auprès du Tribunal Administratif actuellement.

L66-Lettre de Madame BOISJARD, 1, impasse Rivoli à Tours.

Exprime les mêmes demandes que l'association AQUAVIT citées plus haut.

Mon avis sur le foncier nécessaire à la circulation des vélos, sur la densification de l'urbanisation, sur le règlement et sur les signaux urbains sera exprimé dans la deuxième partie du rapport, partie B.

IV.4 – Examen des observations relatives à Tours Centre.

L6--Monsieur Bernard ROEHRICH, directeur général CHRU Hôpitaux de Tours, 37044, Tours cedex 9.

Constate que la servitude de protection mise sur les bâtiments de l'Hôpital Clocheville, situé au 47, boulevard Béranger, a été élargie.
Or, seul le bâtiment situé le long de la rue de Courset présente un intérêt architectural et urbain. Par conséquent, demande que la servitude de protection soit modifiée et limitée à

l'emprise protégée initialement au POS.
De plus, signale qu'un petit bâtiment préfabriqué situé dans la deuxième cour des anciens bâtiments a été démoli depuis plusieurs années.

O71-Monsieur DI MARTINEAU, ingénieur en chef CHRU de Tours.

Même observation que Monsieur ROERICH, directeur général du CHRU, formulée plus haut.

Après vérification il s'avère que cet élargissement de la servitude à l'ensemble immobilier de Clocheville est une erreur matérielle que l'on va corriger.
En ce qui concerne le bâtiment démoli, la mise à jour relève du service du Cadastre.

L7-Monsieur Roger LEBORGNE, 40, boulevard Marchant Duplessis à Tours.

(Observation reçue en mairie le 11 mars 2011, mais non postée, donc non examinée)

Des immeubles de cette hauteur existent déjà à Tours: les tours au carrefour de Verdun et en bordure de la Loire.
Le rayon de corridor de 500m est le rayon recommandé par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme); c'est la distance estimée "attractive" pour un usager voulant se rendre à pied vers une station de tramway. Elle est mise en œuvre dans plusieurs agglomérations en France.
Dans le PLU de Tours cette distance a été adaptée selon la configuration des îlots urbains; ainsi elle varie de 320 à 500m.
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.
Le projet de signal urbain place de la Tranchée fait partie d'un projet d'ensemble "espace public – espace privé". Les objectifs sont d'une part, de saisir l'opportunité du passage du tramway pour réaménager la place en un véritable espace de rencontre et, d'autre part, de restructurer les îlots bâtis autour dont celui où se trouve l'ancienne mairie annexe.
Suivant les orientations du PADD, quelques signaux urbains viennent ponctuer les seuils d'entrée dans la ville; au Nord ils sont prévus place de la Tranchée et au carrefour de la Marne.
Le projet de restructuration du haut de la rue Nationale n'est pas évoqué dans le PLU car il est situé dans le Secteur Sauvegardé régi par un autre document réglementaire: le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.
La densification dans le corridor du tramway est en accord avec les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement, consistant à densifier pour éviter l'étalement urbain au détriment des zones agricoles périurbaines et, aussi avec les pré-orientations du SCOT de l'agglomération tourangelle qui confortent ces objectifs.

O19-Madame Grunhild WITTE, 11, rue du Cher à Tours.

Demande si les tours prévues au NO des deux Lions auront une hauteur de 57 m ou plus. Pourquoi faut-il qu'elles soient si hautes?
Proposition. Dans le quartier du Sanitas, il est question d'abattre de beaux marronniers d'Inde pour laisser la place au nouveau tramway. Au lieu de replanter de nouveaux arbres, est-ce qu'on ne pourrait pas les conserver avec leurs racines et les replanter après les travaux? A vu cela à la télévision dans un autre pays européen.

Le PLU prévoit une hauteur maximale de 65m que les projets ne sont pas obligés d'atteindre. Quant à l'abattage d'arbres dans le quartier Sanitas, ceci relève du projet du tramway.

L34-Lettre de Monsieur Fernand MOREAU, Launay La Vacherie à Sonzay.

S'oppose à la destruction de l'immeuble situé au 25, rue Georges Courteline à Tours, ainsi que le demanderait l'OPAC.
Présente 5 pièces jointes : l'approbation de la révision du POS de Tours en date du 18 décembre 1989, une demande de permis de démolir du 6 août 1991, un plan de masse au 1/250, une lettre de la mairie de Tours du 16 avril 1993et une lettre avec plan du bureau d'études Jean-Marie DUPIN.

M. MOREAU évoque l'historique de l'évolution des documents d'urbanisme sur sa parcelle située rue Georges Courteline, aujourd'hui incluse dans le périmètre d'extension du Secteur Sauvegardé.

Il ressort de l'étude de votre courrier et du projet de PLU, que le bâtiment situé sur la parcelle EM 249 est bien à conserver avec une protection forte au titre de l'article L.123-1-7 du code de l'urbanisme.
Il est repéré et inventorié comme bâtiment isolé à protection forte dans un document graphique et une annexe du PLU.
Il n'est pas envisagé d'acquérir votre immeuble.
Le règlement du PLU détaille les dispositions générales et particulières à prendre pour ce type de bâtiment.

L40-Lettre de Monsieur et Madame Jacques BOULLIER, 101, rue Jules Charpentier à Tours (avec plan).

Souhaitant pouvoir construire une piscine immédiatement derrière leur maison sur la parcelle 241 dont la partie Nord est occupée par un espace boisé classé demandent de repousser la limite de l' EBC de 6 mètres environ-8 ou 9 mètres seraient idéal- étant précisé que la bande de terrain demandée correspond à une pelouse et que les arbres existants en limite des parcelles voisines 238 et 242 seraient maintenus dans l'EBC.

A ajuster après vérification.

Avis très favorable pour repousser la limite de l'EBC de 9 mètres vers le fond de la parcelle, compte tenu qu'il s'agit d'une pelouse, sans incidence pour les arbres existants en périphérie de parcelle.

O35-Monsieur Fernand MOREAU, Launay La Vacherie, 37360 SONZAY.

Appelle l'attention sur sa parcelle section EM 249, rue Georges Courteline à Tours, objet d'une problématique depuis 1989. Partie sud Ouest du bâtiment détachée suite à permis de démolir du 3 décembre 1991.

Cette parcelle comporte un bâtiment à conserver (protection forte) à l'exception d'une petite partie au Nord-Est de l'édifice. Elle est située en zone UCa correspondant au Secteur sauvegardé extension. Il semblerait que le fond de carte ne soit pas à jour concernant le bâti. Je vous invite à prendre contact avec le service urbanisme de la ville de Tours pour obtenir des renseignements précis.

O74-Madame G.DARTOIS, 22, rue Blaise Pascal à Tours.

Habitant près de la gare est inquiète de la hauteur des constructions: 58 m et 38 m qui sont prévues. Demande s'il est possible de les arrêter.

O75-J.GARREAU,31, rue J.Barra à Tours.

Pensais que les responsables de l'esthétique de la ville possédaient un minimum de bon sens et de goût artistique. Construire une tour près de la gare:du délire.

O78-Madame Françoise AMIOT, Conseillère municipale de Tours, 4 bis, place Choiseul à Tours.

La ville de Tours ne doit pas être défigurée par de nouvelles constructions, des hauteurs bien plus importantes que celles autorisées autour de « particuliers tourangeaux » aujourd'hui référents de la ville.
S'oppose à la construction d'une tour dans l'îlot Vinci près du bâtiment historique de la gare et de deux tours en haut de la rue Nationale défigurant l'entrée de ville voulue par Choiseul et proche de l'église Saint Julien, édifice remarquable sauvé par Michelet. Nul besoin de symétrie et surtout pas de tours jumelles.

O84-J.L.BONNIN-VASSOR, 18, bd Heurteloup à Tours.

Une tour près de l'hôtel de ville et de la gare va écraser les bâtiments classés. C'est un projet irréaliste. A quoi ces tours vont-elles servir? Le charme de la ville, ce sont les constructions en pierre de taille et pas le béton. Pas de tour en haut de la Tranchée. Les tours en haut de la rue Nationale vont écraser l'ensemble et cacher l'église Saint Julien.
Il faut créer des espaces verts.

O85-Monsieur Michel ROY, 13, rue Traversière à Tours.

Contre la construction d'une tour place de la gare. C'est une chance d'avoir des bâtiments de même hauteur.
Évitons d'avoir une verrue supplémentaire dans le centre comme celle du 22, avenue de Grammont.
Compte sur la sagesse des responsables pour la préservation et l'unité du cadre de vie.

- *Tour îlot Vinci: voir les commentaires précédents.*
- *Les projets d'hôtels sont situés dans le Secteur Sauvegardé régi par un règlement*

autre que celui du PLU: le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.

O36-Monsieur Jean-Claude MALLIER, 3, allée des Érables à Tours.

Désapprouve une tour de 58 m près de la gare.
La modernité peut exister dans d'autres endroits de la cité.

La réalisation d'une tour contemporaine n'est pas incompatible avec la proximité de la gare construite au début du 20ème siècle et accueillant des moyens de transports très modernes comme le TGV, bientôt le tramway.

O37-Monsieur P.BORDET.

Pourquoi la hauteur de 22 m est-elle adoptée le long du boulevard Thiers, notamment vers la fin(rue Giraudeau) où il subsiste nombre de particuliers et maisons basses?

Le boulevard Thiers et la rue Giraudeau font partie des voies structurantes du Centre-Ville pouvant supporter des immeubles de cette hauteur correspondant à R+6 étages.

O39-Monsieur A.OLLIER, 12, rue d'Entraigues.

Le secteur de la gare étant naturellement sauvegardé, il n'y a aucune raison de monter une tour de 58 m qui va masquer cette si belle gare. La même réflexion est valable pour une tour au contact de la mairie.

O40-Signé OLLIER.

La tour près de la gare est une hérésie. C'est une agression de plus pour une ville où il faisait bon vivre. Quel coût?

Pour ce qui est de la tour près de la gare, voir la réponse à M. MALLIER (O36).
Le PADD, en cohérence avec les recommandations du Grenelle de l'Environnement, préconise la densification urbaine autour des pôles d'échanges entre divers moyens de transports; ce qui est le cas du secteur de la Gare où se croiseront les usagers du train, des bus Fil Bleu et Fil Vert, du tramway, les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

Le bâtiment près de la Mairie ne sera pas une tour, c'est un bâtiment destiné à accueillir des bureaux (dont ceux des services municipaux) avec une hauteur maximale de 29m. Le projet devra être conçu de manière à assurer une cohérence avec l'ancien hôtel de ville, ce qui exclut un immeuble en étages droits jusqu'à 29m; on peut supposer que les derniers niveaux seront en retrait pour respecter cette cohérence.

O41-Monsieur ou Madame CLASSEAU, 19, rue d'Amboise à Tours.

Dommage de densifier et d'élever dans un centre si agréable. Attention à ne pas dénaturer le cachet de la ville. Quant au problème de stationnement, que dire?

Voir la réponse à M. PAUMIER sur la densification dans le corridor du tramway.
Les normes de stationnement tiennent compte de cette proximité de moyens de transports en commun performants. En effet le règlement du PLU fixe dans le corridor du tramway des normes maximales pour les places de stationnement destinées aux habitations et aux bureaux pour diminuer la pression des véhicules et inciter les usagers à prendre le tramway.

O42-Madame Huguette DELBOS, 1, rue Victor Hugo à Saint Pierre des Corps.

Le dossier indique beaucoup d'espaces verts, mais ils sont situés en périphérie de la ville historique de Tours (entre Loire et Cher).
Faire croître la ville en hauteur. Les Tourangeaux sont-ils d'accord? La ville représente déjà un tiers de la population du département. Ne risque-t-on pas de créer un désert tout autour? Pourquoi ne pas s'appuyer sur les villes moyennes (liaisons rapides, transports en commun) telles que Loches, Chinon, Amboise, Château-Renault pour un meilleur maillage du territoire et donc éviter que Tours ne devienne un ogre pour le département.

Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) prévoit bien la densification de la ville-centre et des pôles urbains représentés par les villes périphériques.

O44-Mesdames Anne-Marie et Danielle THOUIN, 228, rue de la Fuye à Tours.

Demandent que le secteur défini par les rues Florian, de la Fuye et Edouard Vaillant, où ne sont installées que des maisons individuelles avec quelques exceptions, soit considéré à 12 m de hauteur et non pas à 18 m Ce secteur, rénové en 1945, doit garder son caractère de maisons individuelles à 1 étage. La densification entraînera des difficultés de circulation et de stationnement, ainsi que des dépenses énergétiques supplémentaires. Il est illusoire de vouloir interdire tous véhicules particuliers.
La densification de l'habitat près du centre ville est une aberration. AUCUNE TOUR NE DOIT ÊTRE CONSTRUITE PRÈS DE LA GARE. Les Tourangeaux de souche (depuis 1896) tiennent à une ville moyenne « vivable ». Merci pour nos descendants!

- *La hauteur de 18m est une hauteur maximale que les constructions ne seront pas obligées d'atteindre. En effet les projets devront aussi respecter d'autres règles (prospect, emprise au sol, normes de stationnement, espaces libres, intégration dans l'environnement).*

- *Pour la tour de la gare, voir la réponse précédente à M. OLLIER et M. MALLIER.*

O56-Monsieur Pascal LECLERC, 66, rue Claude Thion à Tours.

L'intérêt particulier du bâti dans le quartier des Prébendes entraîne, en cas de ravalement, des fortes exigences des bâtiments de France avec un coût de 20 000 à 40 000 € pour la restauration d'une façade, sans aucune compensation, sinon la satisfaction de concourir à l'embellissement de la ville et du quartier...
Dans ces conditions, il paraît très dommageable que la perspective des rues partant des Prébendes puisse être bouchée du boulevard Thiers par la construction d'immeubles pouvant atteindre 22 mètres de hauteur (7 niveaux) alors que le quartier est plafonné à 12 m.
Demande que la hauteur des immeubles sur le boulevard Thiers soit limitée à 12 m au débouché des rues venant du Jardin des Prébendes.

La transition entre deux hauteurs très différentes se gère au cas par cas au niveau de l'instruction des permis de construire et en appliquant la règle d'intégration dans l'environnement.

O69-Monsieur Jean-Jacques LOUIS.

Désapprouve la construction d'une tour près de la gare, qui révèle de la mégalomanie des hommes politiques.
Alors que le commun des mortels doit demander permis, autorisation ou autres documents, ces messieurs les élus obtiennent toutes les dérogations nécessaires. Une gestion plus judicieuse du bâti serait souhaitable.

- *L'îlot Vinci n'est pas situé dans le Secteur Sauvegardé;*
- *Il n'est pas question d'obtention de dérogation mais de mise en œuvre des dispositions nécessaires à la réalisation d'un signal urbain.*

L53-Lettre du CCAS de Tours, BP 81237, 37012 Tours cedex1.

Le directeur du CCAS de Tours, Monsieur Denis GUIHOMAT, demande le déclassement partiel de l 'espace boisé classé situé dans le quartier Febvotte, allée du Maréchal Lyautey- parcelle DR 1021- sur une bande de terrain engazonnée en bordure du domaine public d'environ 5 mètres de profondeur selon plan joint.
L'objectif serait de créer des espaces de stationnement dans ce secteur où la demande est forte, essentiellement en journée en raison de la présence du collège situé à proximité.

Après vérification sur place, cette demande peut-être satisfaite.

IV.5 – Examen des observations portant sur l'ensemble du projet.

L8-Lettre de la Société pour la protection des Paysages et de l'Esthétique de la France, Madame Martine BONNIN, déléguée pour l'Indre-et-Loire, 18, boulevard Heurteloup à Tours.

En tant que déléguée de la Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France en Indre et Loire, je viens vous communiquer quelques OBSERVATIONS SUR LE PLU DE TOURS qui me semblent importantes.
Elles concernent essentiellement :
- le paysage
- le zonage, parcellaire et bâti
- la hauteur des tours
- le PADD

I - LE PAYSAGE

Le site Val de Loire Patrimoine Mondial de l'Humanité n'entraîne sans doute pas de servitudes directes liées au PLU de TOURS mais seulement un respect du cahier des charges confié au Plan de Gestion. Ce classement concerne donc le coteau Nord de la Loire et la rive sud appartenant en grande partie au secteur sauvegardé.
1ère remarque : la protection du coteau Nord s'impose aussi en raison des sites inscrits et classés. Dans ces conditions, ces sites ne devraient –ils pas figurer en zone N ou UP et non en zone UN ou UNa ?

Les sites classés vont être reclassés en zone N.

2è remarque : il est prévu « tout en valorisant les grandes propriétés » de « construire un programme de logements sous forme d'habitat intermédiaire ». Quelle sera leur intégration dans les lignes du paysage ? Il est prévu dans la zone UNa une hauteur de 12m, et 15m pour

la zone UN. De futures constructions de 5 étages situées sur la ligne de crête du coteau, en bordure du plateau, pourraient porter atteinte à l'unité paysagère existante. Cette réflexion est aussi valable au regard du projet de réhabilitation de la cité Mame avec une hauteur prévue de 22m.
3ème remarque : au sujet de la trame verte, qu'adviendra-t-il des jardins privatifs lors de nouvelles constructions ? Ceci n'est pas pris en compte dans les orientations d'aménagement

Les Orientations d'Aménagement (OA) recommandent la conservation de la trame végétale, des allées plantées (voir page 49 - principes d'aménagement dans les OA). De même dans les orientations graphiques (p.50) il est précisé en légende de "composer avec la trame végétale existante".

II – ZONAGE, PARCELLAIRE ET BÂTI

II 1 La Zone agricole : « 50 h vont être classés en zone agricole » ce qui peut paraître important, dont 38 h qui appartenaient à Rochecorbon et qui seront rattachées à Tours avec les nouvelles délimitations territoriales. Au final la surface créée de 12 h paraît infime comme réserve foncière par rapport à l'étendue de la commune.
Les espaces boisés classés : certains tendent à s'amenuiser tant au Nord qu'au Sud surtout sur le site de Grandmont, près de la Faculté de Sciences. Y-a-t-il un motif précis ?

Il n'y a pas de diminution des espaces boisés classés (voir page 140 du Rapport de Présentation 2.3); le PLU a protégé 50ha supplémentaires d'éléments paysagers au titre de l'article L123-1-7°du code de l'urbanisme.

Zones d'urbanisation future au Nord dont 1 AU (zone 09) et 2 AU (zone 13) Qui ne sont pas représentées avec la même trame !
Attention ! la couleur des trames n'est pas assez spécifiques . Le petit pointillé rouge signifie soit un glissement de terrain soit une zone sans. Cela peut porter à confusion. Par exemple, ce pointillé rouge est superposé sur l'EBC des Capucins !

II 2 PARCELLAIRE

Il semble très important d'interdire la construction en rez-de-chaussée sur toute la profondeur de la parcelle, sous prétexte d'usage commercial. A terme on arrivera à supprimer tous les jardins qui forment un espace de respiration ; de plus on ne pourra plus entretenir les murs mitoyens.
La densification en cœur d'îlot est un véritable souci dans les quartiers à habitat déjà concentré ou qui seront lotis par la suite. Une certaine distance visuelle est nécessaire pour ne pas ressentir une certaine promiscuité !

II 3 BÂTI

Dans le centre de Tours, hors les corridors du tramway, les hauteurs doivent être modulées en fonction du bâti. Par exemple, les hauteurs de 18 à 22m préconisées dans la partie Sud des boulevards Béranger et Heurteloup sont démesurées par rapport à l'ensemble des boulevards qui doit rester cohérent en bordure de l'ancien mail et en limite du nouveau périmètre du Secteur Sauvegardé. Une hauteur de 15 m respecterait celle des immeubles récents.

III - LES TOURS

Dans les orientations d'aménagement on note que « leur hauteur a été fixée en tenant compte

à la fois du tissu urbain existant et de la nécessité de promouvoir le renouvellement urbain. Cet argument ne justifie pas les hauteurs démesurées qui sont proposées.
Même si la ville a l'ambition d'être « une métropole active et attractive », sa dimension doit rester à l'échelle humaine. Il faut respecter la configuration du site : ville étendue au départ entre deux fleuves, bordée par le coteau Nord de la Loire et le coteau Sud du Cher. L'identité de la ville se retrouve dans son identité paysagère avec les tours anciennes de St Martin, St Julien et la cathédrale.
Les « signaux urbains » ne doivent pas défigurer le paysage ligérien.

1 - Prenons l'exemple de **la place de la Tranchée,** au Nord. Le parti architectural existant est très significatif : les bâtiments semi-circulaires, les traitements d'angle des îlots, le point central souligné par le fronton triangulaire de l'ancienne mairie sont le reflet d'une pensée urbanistique du XIXème . Cette place a son identité particulière. Une tour de 33m avec une emprise au sol immense en forme d' U formerait une coupure. En arrivant de la ville, la perspective amorcée de la Tranchée serait alors barrée par cet immeuble. (Rappelons-nous le plan du XVIIIème siècle, avant le percement de la Tranchée, qui évoquait dans son intitulé le chemin en lacets « gravissant la montagne ») Les bâtiments nouveaux nécessaires devraient s'intégrer avec les récents immeubles construits au début de l'avenue du Mans et non « sublimer la situation de belvédère » !

2 **Les tours du centre ville** :
* La tour de 29m, en alignement du 4 bd Heurte loup doit être homogène par rapport à l'ensemble immobilier du Ximenia s. des boulevards Heurte loup et Béranger, d'autant plus qu'elle sera proche de la Mairie de Victor Lalo, monument « phare » de la place du Palais.
* Les tours de 58 et 31m des rues et place de l'Aumône sont trop hautes. Même si on se trouve sur un site stratégique important au carrefour de la gare et du tramway où on veut développer les activités tertiaires, deux tours d'égale et moindre hauteur ne serait-elles pas suffisantes ? Par contre ici il y a la volonté de « valoriser l'espace public d'articulation entre la sortie SO de la gare et le parvis du bâtiment des œuvres sociales de la SNCF ». C'est une bonne chose. Ne pourrait-on pas adopter le même parti place de la Tranchée en respectant le bâti existant ?
En conclusion, il faut préserver l'harmonie des monuments classés et ne pas les écraser par des tours.

3 -Seules **les tours en périphérie** au carrefour de la Marne et aux Deux Lions, si elles étaient un peu abaissées ont leur signification. Elles marquent les entrées des quartiers Nord et Sud de la ville. Par contre, la tour unique de 65m du quartier des deux Lions, en bordure du Cher, paraît isolée et ne semble pas cohérente avec l'environnement dont le bâti est prévu entre 15 et 22m. Ainsi, pourquoi ne pas envisager une ou plusieurs autres tours avoisinantes d'une hauteur moyenne pour bien marquer l'entrée du quartier.

Voir les réponses précédentes sur les tours.

IV <u>LE PADD</u>

Les objectifs du PADD « clé de voûte » du PLU sont très louables. Au regard de l'urbanisme on comprend très bien qu'une densification dans les corridors du tramway soit nécessaire.
Il a le mérite d'évoquer les points de fragilités dénonçant une diminution du nombre de commerce de détail et d'habitat pour les jeunes avec ou sans famille. Les petits commerces sont pourtant un attrait touristique non négligeable !

Néanmoins il est regrettable qu'il ne soit pas encadré par le futur SCOT. Notre dernière

interrogation est de savoir si dans l'avenir le PLU pourrait subir quelques réajustements, si nécessaire, en fonction des orientations du SCOT ?

Si le PLU s'avère incompatible avec les orientations du SCOT, il doit être mis en compatibilité avec le SCOT dans les 3 ans suivant l'approbation de ce dernier (art. L123-1).

O17-Anonyme et non signé.

Ne veut ni du PLU, ni du tramway. Les logements ne sont pas bien placés et pas accordés aux gens. La mairie de Tours n'embauche jamais et préfère voir mourir les gens.

O18-Monsieur Alain BEYRAND, 141, rue de la Fuye à Tours.

Demande que la reconstruction de la passerelle Fournier, qui permet aux piétons et aux cyclistes de circuler entre les deux quartiers Velpeau et Sanitas, soit traitée comme un objectif prioritaire. En effet, sa reconstruction n'est plus d'actualité et a été remplacée par un projet de réfection de l'ancienne passerelle.
Développe 8 préconisations issues du PADD en faveur de la construction d'une nouvelle passerelle.
Indique que les arguments pour une rénovation seraient d'ordre budgétaire et révélateur d'une politique à courte vue.
Toute consultation de la population et concertation avec le CVL-Est est refusé depuis 2005, hormis une réunion en novembre 2008.
L'argument essentiel pour une reconstruction est d'être en parfaite cohérence avec le PADD, alors qu'une rénovation ne l'est pas.
Un appel à une reconstruction optimale a été lancé à la suite des conclusions d'une étude conduite en 2010. Il a rencontré l'approbation de plusieurs associations et d'une majorité de candidats aux élections cantonales de Tours-Est.
Cette reconstruction implique la création d'emplacements réservés(rampes, terre plein).

Le PADD n'impose aucunement la reconstruction de la passerelle Fournier; le rôle d'un tel document n'est pas de préciser les moyens techniques à mettre en œuvre mais de définir des objectifs et des axes de développement.

Monsieur BEYRAND demande également la préservation de l'îlot Saint Lazare. Il note que la notion de jardins ouvriers ou jardins familiaux a été soigneusement effacée du PLU. Dans l'état des lieux, il récuse les termes de jardins potagers spontanés, comme si ces jardins étaient le résultat de squatter des espaces de façon anarchique, voire illégale. Ces jardins sont organisés sur des terrains appartenant à la mairie, qui les a divisés et loués, gratuitement, à des particuliers sous condition de les entretenir en tant que jardin. Ces jardins sont parfaitement entretenus à l'exception de quelques-uns uns en bordure de la voie ferrée. L'ensemble est déjà un espace vert et ne constitue pas un potentiel d'espace vert de proximité. La proximité avec le tramway est toute relative en raison de l'effet de coupure de la voie ferrée. Le développement d'un habitat résidentiel sur un espace aussi petit permettra un faible gain en habitants comparé à la perte d'une biodiversité de qualité. Le renforcement des circulations douces est un objectif pertinent qui peut être atteint en réduisant légèrement la largeur des jardins.
Les objectifs de destruction des jardins sont contraires à d'autres principes énoncés dans les pièces du dossier: PADD: conforter la trame verte, promouvoir la diversité, respecter la tradition de jardins familiaux très appréciés et recherchés par les habitants, la création de nouveaux jardins est une préoccupation permanente, priorité stratégique de promouvoir la biodiversité et de pérenniser la trame verte à toutes les échelles...

Ajoute que le PLU est très pauvre en matière de création d'espaces verts entre la Loire et le Cher.
Demande en conséquence que le projet sur l'îlot Saint Lazare soit rejeté et qu'il soit protégé par une servitude de terrains cultivés en zone urbaine au même titre que la vigne de Marmoutier.

Cet îlot était auparavant grevé d'une servitude d'emplacement réservé pour le prolongement de l'avenue Saint Lazare, dans la perspective d'aménagement lié à un TCSP (Transport en Commun en Site Propre). Ce projet n'étant plus d'actualité (le tramway empruntera l'avenue de Grammont), la servitude est supprimée au profit d'un aménagement mixte: construction d'habitations le long de la rue du Chemin de Fer et réalisation d'espaces verts ouverts au public à l'arrière afin de réorganiser et restructurer cet espace qui aujourd'hui n'a aucun caractère urbain.

Demande la mise en place d'une zone le long de l'autoroute pour lutter contre la pollution.
L'autoroute A 10 et l'avenue Pompidou sont une importante source de pollution, de bruit et de nuisances. Alors que l'éventualité d'une déviation de l'autoroute s'éloigne pour longtemps, il convient de prendre la pleine mesure des incidences de ce couloir sur la santé des tourangeaux. Considérant l'enjeu de santé public, toute amélioration même légère est à rechercher. Le capteur installé sur le rond point Heurteloup a enregistré un taux de dioxyde d'azote supérieur aux normes en 2009. Une action concrète de réduction des nuisances, plus facile à mettre en place que le ferroutage, consiste à décider une forte plantation d'arbres autour du couloir autoroutier. Les arbres piègent certaines particules polluantes, absorbent le CO 2 et émettent de l'oxygène. Ils sont aussi un facteur de diminution du bruit. L'arborisation le long de l'autoroute est très insuffisante et peut être grandement améliorée. Un effort de plantation a été fait sur 100 mètres derrière l'école Blanqui. Renouvelle sa demande d'arborer la rue d'Estienne d'Orves. Signale que des immeubles d'habitations ont été construits récemment par l'OPAC à Montjoyeux le long de l'autoroute.

(L'OPAC n'a pas récemment construit d'immeubles d'habitation à cet endroit)

Une zone spécifique de 50 m de largeur doit être créée le long de l'autoroute avec interdiction de construction d'immeubles d'habitation, limitation des autres constructions et plantation d'arbres. La réduction des nuisances sonores doit être menée par le PLU.

La cartographie des bruits couvrant l'ensemble des communes de l'agglomération est en cours de réactualisation par Tour(s)plus. Elle sera prise en compte dans les opérations immobilières et dans les documents de planification, une fois réactualisée. Il est à noter qu'un document officiel existe pour gérer les nuisances sonores le long des voies. Il s'agit du "classement sonore des infrastructures des transports terrestres" défini par les arrêtés préfectoraux du 17/04/2001 et du 24/12/2002 pris en application de la loi du 31/12/1992 relative à la lutte contre le bruit.
Annexé au PLU en tant que servitude d'utilité publique, ce document impose aux constructeurs des contraintes d'isolation phonique plus ou moins importantes selon le classement des voies. Voir dans les annexes du PLU.

Ce schéma ne fait que reprendre les données du PEB approuvé en 1991 et actuellement en vigueur.

Demande la mise en place de règles pour véritablement développer la trame verte.
Le PADD présente quatre orientations sans qu'il soit question de priorités entre elles. Le choix

est tellement large que la ville peut en réalité faire ce qu'elle veut.
L'orientation 1 paraît majeure lorsque l'on considère les 20 projets prioritaires. L'orientation 4 semble la parente pauvre. Un rééquilibrage paraît nécessaire. La fragilité de l'orientation 4 provient en grande partie de son manque de cohérence, car elle mélange des notions très différentes. Il s'agit de diminuer la place de la nature et d'aller dans le sens de développement de la ville prôné par l'orientation 1. Aucun des 20 projets ne permet de développer la trame verte. Il est nécessaire d'améliorer la cohérence, la dispersion, les continuités. L'objectif du PLU est creux, vidé de toute signification, par l'absence de règles contraignantes.
Demande que le PLU soit modifié pour que soient mises en place des règles permettant de réellement conforter et développer une trame verte.
Demande que les règlements de construction fassent la différence entre arbres, arbustes et arbrisseaux.
Il est tout à fait anormal que le PADD énonce un objectif de trame verte qui n'est pas mis en application.

Le PADD n'est pas un document précis opposable aux tiers ; l'article L123-1 du Code de l'Urbanisme stipule que « les PLU comportent un PADD qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune ».

- *La numérotation des quatre orientations du PADD n'est pas liée à une quelconque priorisation de ces axes.*

- *Dans l'orientation n°4 la volonté de "conforter la trame verte" plutôt que de "créer la trame verte" a été mise en avant car la trame verte existe à Tours même si sa répartition est inégale sur le territoire communal. Oui il faut créer une véritable trame, assurer la continuité à une échelle élargie bien au-delà de la commune. Le SCOT entend assurer cette cohérence et le PLU devra prendre en compte les dispositifs arrêtés au niveau du SCOT.*

- *Au niveau du classement des boisements, il a été maintenu le même principe que dans le POS, à savoir ne pas classer les jardins de la Ville en espaces boisés classés, la Ville maîtrisant elle-même leur gestion.*

- *Au niveau du règlement, il est impossible d'implanter systématiquement des arbres adultes. Cela dépend de la surface restée libre (1/3 de l'espace non bâti), en particulier à Tours-Centre où l'on a souvent des parcelles de petite taille où l'emprise au sol bâtie dépasse la moitié de la surface du terrain.*

Demande de diminution de la zone de densification le long du tramway.
La densification de l'habitat le long du tracé du tramway est sûrement l'élément majeur de ce PLU.
En ce qui concerne les documents d'urbanisme, le projet de tramway s'est presque imposé ex-nihilo, sans SCOT, sans PLU, avec un PDU obsolète, qui rejetait un transport en commun par rail. Tout est donc fait à l'envers. La ville doit s'adapter au tramway, alors que le tramway aurait dû s'adapter à la ville.

Le SDAT de 1996 a été abrogé de fait à la date de création du périmètre du SCOT et du SMAT en 2003.

La raison essentielle de cette inversion des priorités semble être cette densification voulue sur un couloir très large de 500 mètres de part et d'autre de la ligne de tramway livrant la ville aux promoteurs pour en modifier durablement la structure. Derrière cela, il y a une logique de

spéculation immobilière et d'un apport d'impôts locaux permettant de réduire les dégâts financiers du dispendieux projet de tramway.
La ville est malade de la congestion automobile, coincée entre la Loire et le Cher, l'A10 et les voies ferrées. Densifier le centre de Tours ne peut qu'aggraver la situation. Le pari que la population emploierait moins l'automobile est fait par la ville! L'exemple de la restructuration de l'hôpital Bretonneau, pour lequel une meilleure desserte de transports en commun était prévue, n'a pas modifié les habitudes des tourangeaux, qui continuent à utiliser leur voiture dans un quartier au stationnement difficile gênant pour le personnel soignant. Alors que le tramway aurait permis d'améliorer la congestion du centre ville, la densification va provoquer l'effet inverse. Il est nécessaire d'étudier les incidences de la densification de manière globale en prenant en compte les divers facteurs. La dégradation environnementale ne peut être qu'accélérée par le processus de densification. La tour près de la gare amènera un surplus conséquent d'automobiles aggravant la pollution.
Le contexte du centre ville ne permet donc pas la densification projetée.
En conséquence, demande à ce que la densification soit supprimée entre la place Pilorget et la place de Verdun pour ne subsister qu'au Nord et au sud de ces points.

La densification dans le corridor est en cohérence à la fois avec les objectifs du Grenelle 2 et les orientations du PADD. Elle est accompagnée de règles qualitatives dans les articles 11 et 13 du règlement (aspect des constructions et aménagement des abords). Dans ce corridor, pour éviter la "congestion" des quartiers par les voitures, il est fixé des normes-plafond pour restreindre les possibilités de stationnement et inciter le report des déplacements vers les transports en commun performants (tramway, bus à haut niveau de service) ainsi que vers les modes doux. En compensation, le règlement impose l'aménagement d'aires de stationnement pour les vélos.

Dépôt d'un dossier de 32 pages constitué de ses 7 premières dépositions avec des ajouts et de 3 nouvelles dépositions, dont la dernière, en conclusion, reprend l'ensemble de ses demandes. Demande d'ajouts d'éléments du bâti à protéger.

demande que soit supprimée l'exception des 66% pour les parcelles inférieures à 180m2 (estime que plus on dispose d'une petite surface, plus on a besoin d'espaces verts)

Cette règle existe déjà au POS et permet d'améliorer l'habitabilité sur des petites parcelles si nombreuses en centre-ville.

demande que l'article 7.1.2 du règlement soit supprimé. Il indique en effet que dans le cas de l'extension d'une construction, aucune distance minimale de retrait n'est fixée si la hauteur n'excède pas 6m. Cela ouvre la porte à tous les excès.

Cette souplesse est déjà autorisée dans le POS et permet d'autoriser des extensions de R+1, souvent indispensables aux occupants d'habitations individuelles pour améliorer les conditions de vie au quotidien.

Demande la sauvegarde et la mise en valeur de la mairie annexe de Saint Symphorien.
Demande que toutes les maisons de type « particuliers tourangeaux » soient protégées en incluant leur jardin ou cour. Ces maisons et leur jardin sont l'objet d'un grignotage de la part des promoteurs immobiliers. De plus, le caractère inondable du centre ville devrait interdire effectivement l'aménagement d'appartements en sous-sol.

Il n'est pas possible de protéger sans discernement tous les particuliers tourangeaux y compris les cours et jardins. La protection instituée par le PLU est fondée sur des critères

d'intérêt architectural ou/et historique.

En ce qui concerne les contraintes liées aux risques d'inondation, elles figurent dans le "Plan de Prévention des Risques d'Inondation" qui figure en annexe du PLU en tant que servitude d'utilité publique. Elles s'appliquent directement aux demandes d'autorisation d'occupation des sols.

Demande d'ajouts d'éléments paysagers à protéger.
Déplore que seulement deux éléments paysagers aient été retenus pour Tours Centre. Donne la liste de 20 éléments dignes d'êtres préservés.
Dans le secteur sauvegardé le manque d'espaces verts est criant.

Les propositions d'espaces verts à protéger concernent:

- *soit le Secteur Sauvegardé (rue Paul-Louis Courrier, place Anatole France, jardin privé du Préfet, rue Jules Simon…) donc hors PLU*
- *soit des espaces publics que l'on n'a pas souhaité protéger car ces espaces sont maîtrisés par la Ville (mails plantés Béranger et Heurteloup, avenue de Grammont…)*
- *les platanes et autres dans les cours d'école (même principe)*
- *les jardins spontanés de l'îlot Saint-Lazare.*

Les plantations d'accompagnement sur domaine public pages 28 et 29 sont données à titre indicatif, elles ne sont pas identifiées dans les documents graphiques au titre de L123-1-7. Les arbres sur l'avenue Maginot sont situés dans la partie nord de l'avenue.
Ces deux pages devraient figurer plutôt dans le rapport de présentation sous forme de synthèse des . plantations d'accompagnement sur domaine public.

Demande de mise en place de règles pour véritablement développer la trame verte.
Dénonce l'enchaînement des PLU, SCOT et PDU.

Voir la réponse précédente à Mme Anita JOLY sur la modification du PLU dans les 3 ans suivant l'approbation du SCOT en cas d'incompatibilité entre les deux documents.

Dénonce la manque de concertation.

Voir le bilan de la concertation.

Signale, par ailleurs, qu'à l'heure du repas de midi, le 10 mars 2011, les dossiers d'enquête n'étaient pas disponibles en passant par la grande porte de l'hôtel de ville, fermée. Et rien n'indiquait qu'on pouvait y accéder en passant par les bâtiments administratifs.

L13-Lettre de Monsieur et Madame Bertrand et Monique DOYER, 54, rue Victor Hugo à Tours.

Considèrent que l'orientation générale du PLU vise à augmenter la population de Tours et faute d'espace en densifiant. Cette erreur de perspective rendra la ville moins humaine.
Estiment que le projet d'une tour de grande hauteur près de la gare devrait être abandonné et, plus important, que le corridor du tramway est trop large et doit être divisé par deux (trop de béton).

L14-Lettre de Madame Madeleine PETAT, 22, rue Ernest HUARD à Tours.

Il y a peut être besoin de logements, mais il ne faut pas négliger la nécessité d'avoir des

espaces verts. Pour la santé et, particulièrement en période caniculaire pour les enfants et les personnes âgées.
Construire des logements à la campagne.
Attention à la qualité des vues et de l'ensoleillement.

Objectif au niveau national (loi SRU, Grenelle 1&2) et au niveau local : éviter l'étalement urbain.

L26-Lettre anonyme.

Appelle l'attention sur les difficultés à obtenir un logement à loyer peu onéreux.

L30-Lettre de Madame Jeannine PERRIER, 70, rue de la Chevalerie à Tours.

Une ville est faite pour s »améliorer, s'embellir, aller de l'avant. Pourquoi vouloir beaucoup d'habitants, des tours, supprimer les tilleuls de la place Choiseul. Le projet des tours de la gare et de la place de la Tranchée doit être abandonné. Il faut respecter le style tourangeau des petits immeubles. Il faut savoir que les coteaux de la Loire sont de vrais gruyères.
Espérons que le bon sens l'emportera.

Voir réponse précédente.

L32-Lettre de Madame I.TARDIEU.

Le nouveau PLU tend à densifier la ville : il y aura plus d'habitants et donc plus de voitures.
Les voitures sont à la source des plus grands inconvénients de la ville : la pollution et le bruit.
Une ville avec moins de voitures est la conséquence d'un vrai **maillage** bus et tram et des stationnements pratiques à différents endroits de la ville.
Se plaint tout particulièrement de la circulation quai Paul Bert. Cette voie est déjà trop chargée. Qu'en sera-t-il avec la densification ?
L'attractivité d'une ville est économique, mais est aussi une qualité de vie recherchée après le travail.
Le développement des transports en commun est en cours et va s'intensifier.

L33-Lettre de Monsieur Alain JOUAN, 1, rue Philippe Auguste à Tours.

Demande de ramener la largeur du corridor de 500 à 400 m et considère que la tour de 58 m de la gare va défigurer la ville.
Réprouve l'urbanisation de la rue Daniel Mayer et la hauteur des immeubles prévus sur la place de la Tranchée.

L35-Lettre de Madame Anne MARIOT, 6, allée du Clos Cormier à Tours.

Points positifs : projets des casernes et de l'imprimerie MAME, densification des zones urbaines pour essayer de mettre enfin un terme à cet étalement urbain qui bétonne toujours plus le territoire, protection des jardins et des zones naturelles.
Points discutables : Pistes cyclables pas assez nombreuses, parkings relais trop proches du centre ville et desserte peut être insuffisante, Eco quartier de Monconseil : bien pour les toits végétalisés et les espaces verts, mal pour les parpaing et le béton utilisés. Regrets : Non-alimentation des chasses d'eau à partir des citernes collectives et non-création de jardins collectifs.
Choquée par le classement en zone urbanisable de terrains de la ferme de Vaucanson.

Projet de la Femme Loire incongru, car ses dimensions sont bien trop importante.
Propositions : Envisager sérieusement la lutte contre le bruit pour les riverains de l'A 10 par la construction de mur antibruit à la place de pseudo-rideaux d'arbres. Destination de l'ancienne soierie La Manach, quai Paul Bert ?

L36-Lettre de Monsieur Jacques TERRASSE, 27, rue du Portillon à Tours.

L'accueil de personnes en plus grand nombre à Tours viendra accroître la densité de population au centre de l'agglomération et contribuera à accroître le déséquilibre entre l'agglomération et le reste du département.
La densification de l'habitat autour de l'axe du tramway va créer un couloir de privilégiés: transports, animations, commerces. L'axe majeur est déjà favorisé par rapport à d'autres quartiers pourtant proches.
Des lignes de rabattement avec des bus plus petits seraient les bienvenus.
La création de commerces de proximité recrée une vie de quartier et limite l'usage de la voiture.
Lorsque les représentants de la mairie commentent les projets d'aménagement des casernes et des Deux Lions, ils insistent sur la « beauté et le respect des lieux, l'homogénéité ». S'agissant de la gare, ces critères ne sont pas mis en avant. L'architecture de Laloux vaut bien celle de la caserne. La hauteur de la tour ne doit pas dépasser celle du bâtiment le plus élevé rue de Bordeaux.
L'aménagement de l'entrée Nord de la rue Nationale doit son charme aux bâtiments bas des commerces qui dégagent la perspective et forment une transition douce avec l'entrée dégagée du pont et l'espace offert par la Loire.
La création d'un hôtel de grand luxe viendra confisquer cet agrément. Pourquoi ne pas le construire près de la gare?
De la même façon, créer un centre d'art contemporain pour accrocher les toiles d'Olivier Debré n'est pas judicieux. La salle qui les abrite est la plus vide du musée des beaux-arts et, en temps de crise économique, l'opportunité d'un tel investissement n'est pas évidente, sauf à vouloir se doter d'un quartier bling bling...
Ce qui fait la douceur de vivre, c'est justement qu'un peu de vide évite le trop plein, source de nuisance et anxiogène. Sur ce point, nos urbanistes ont-ils pu déterminer un ratio utile du nombre d'habitant/surface d'espace urbain/surface d'espace vert?

Voir les réponses précédentes.

O22-Madame M.PETAT, 22, rue Ernest Huard à Tours.

Il y a peut-être besoin de logements, mais il ne faut pas pour autant négliger les espaces verts.
Il ne faut pas défigurer les quartiers résidentiels.
33 m place de la Tranchée, c'est beaucoup trop haut.

O25-Madame Jacqueline MALATRAY, 19 , rue des Abeilles à Tours.

Fonde ses remarques sur la singularité de la ville de Tours.
Le quartier Velpeau mérite un traitement d'ensemble. La densification des constructions, en particulier le morcellement des îlots verts par des constructions en fond de propriété altèrerait gravement l'écosystème particulier du quartier (abeilles).
Le quartier enclavé entre l'autoroute et la voie ferrée demande à se protéger d'un côté par un espace vert tampon côté autoroute et à s'ouvrir de l'autre par le franchissement des voies de chemin de fer.
La passerelle Fournier devrait être reconstruite. La rue Edouard Vaillant mériterait une

passerelle contemporaine simple et épurée.
Le tourisme représentant un espoir économique prometteur, il semble important de rappeler que Tours est une ville royale, mais aussi cheminote.

- *Concernant le quartier Velpeau, des séquences d'immeubles et des ensembles représentatifs d'habitat groupé sont protégés : impasse Didier, place du 8 mai, rue Legras, rue Jules Grévy, rue J.J Noirmant.*
- *Pour l'A10 et la passerelle : voir la réponse précédente.*

O27-Monsieur Alain VIGNERON, 94, rue Groison à Tours.

Le tramway est au centre du dispositif, l'homme et son environnement devenant une variable d'ajustement.
Aux objectifs de seuil de rentabilité du tramway et de remboursement de la dette, on oppose le besoin de densifier la population sur le corridor du tramway.

Sur la densification, voir les réponses précédentes.

Trouve à son quartier de Saint Symphorien un équilibre favorable entre zones d'habitats collectif et individuel, qui risque de disparaître avec le projet.
Cite le cas de la rue Groison, étroite, où fleurissent les projets immobiliers: 400 appartements sur 700 m.
Le projet de la rue de la Tranchée est dénué de sens et procède plutôt de l'acharnement urbain.
Propose de multiplier les voies douces transversales, des parkings à vélos près des stations du tram et la possibilité d'emmener le vélo en tram.

Le développement des aménagements cyclables est bel et bien prévu par la Ville.
De même la création de parkings à vélo près des stations du tramway est programmée dans le cadre de la réalisation du tramway.

Considère que l 'enquête publique n'est pas la bonne méthode pour consulter la population. La seule consultation véritablement démocratique et significative est le référendum avec une question précise adressée à chaque Tourangeau: « êtes-vous, oui ou non, favorable à ce nouveau PLU? Fait référence à la consultation sur la « Femme Loire » organisée par les médias locaux.

O32-Madame Martine CAVAROC.

Trouve complètement aberrante cette volonté de densifier l'habitat sur le centre ville, là où les rues ne sont pas larges- problèmes d'ensoleillement des bâtiments, de stationnement (nombre maximum et non minimum de places par bâtiment).

Voir conclusions et avis en deuxième partie du rapport.

O45-Monsieur Bernard BREGUET, 5, rue Pinaigrier à Tours.

Demande la diminution du rayon servant à délimiter le corridor du tramway en ne dépassant pas les 200 m de part et d'autre de la ligne et en épargnant les zones d'habitats particuliers (Prébendes, coteaux, sites paysagers...). Il est d'ailleurs aberrant d'en fixer la dimension uniformément sur tout son trajet, alors qu'il traverse des zones à spécificités très différentes.
Demande l'abandon du projet de tour de 58 m près de la gare, car il s'intègre mal dans le site.

Demande l'abandon de l'interdiction de construire en limite séparative au-delà de la bande de 15 m de l'alignement, afin de conserver des îlots de verdure indispensables au bien-être des citadins.
Demande la suppression des possibilités de surélévation de 3 m et d'implantation sur 70 % d'une même parcelle dans la zone UC, visant une augmentation de 10 % de la population locale. En effet, ces possibilités sont génératrices de conflits, d'apports de nouveaux véhicules, de mise en place de nouveaux réseaux plus performants et d'équipements sociaux plus nombreux ou plus vastes.
Cette augmentation est d'ailleurs en contradiction avec le PDU qui indique vouloir « redonner tranquillité aux quartiers résidentiels: bruit, encombrements... ». Il est aussi à croire que la ville craint que la loi de finance rectificative, votée en décembre 2010 pour application en à partir du 1er juillet 2011 et qui incite les communes à densifier fortement leur centre, ne l'entraîne à être taxée.
Ne soyons pas comme les Chinois, qui détruisent l'habitat historique de leurs villes.
Demande que le projet de rénovation de la place de la Tranchée préserve la façade de la mairie annexe et n'atteigne pas 33 de hauteur dans l'axe de la perspective de la Tranchée.

Voir la réponse à l'AQUAVIT et à M. PAUM.

O46-Monsieur Jean-Claude OESINGER, Président de l'association pour le développement du transport collectif en Touraine.

Le moment est venu de corriger les erreurs du passé. Après 60 ans d'absence, le retour du tramway dans sa conception moderne en est un exemple.
Rendre la ville à ses habitants, reconquérir l'espace viaire accaparé par l'automobile, réaliser une écologie urbaine, vaste programme d'avenir incontournable.
Une autre mobilité est en train de naître.
L'urbanisme ferroviaire et son immense potentiel ouvre la voie, celle du tram-train.
Dès aujourd'hui, pensons à demain et prévoyons toutes les possibilités d'interpénétration et de raccordements, qui feront de TOURS le grand TOURS.

La question posée si tant est qu'il s'agisse bien d'une question et les perspectives qu'elle ouvre dépassent de très loin le cadre du seul PLU de la ville de Tours.
L'étoile ferroviaire, caractéristique majeure de notre agglomération est un atout que les collectivités locales et les autorités organisatrices de transports ne peuvent ignorer. L'élaboration de la 2ème génération du PDU devra incontestablement se saisir une nouvelle fois de ce dossier et étudier le potentiel du tram-train, dans la perspective d'une activation de l'étoile ferroviaire.

O47-Monsieur Jean-François HOGU, correspondant départemental de l'association « Rue de l'Avenir », 3, rue Marcel Nay à Amboise et lettre du 10 mars 2011.

Relève la non prise en compte du risque inondation entre la Loire et le Cher. La création d'un axe UCt en centre ville avec la densification proposée va entraîner une augmentation de la population en zone inondable. Le risque évacuation est traité légèrement, en cas d'impossibilité d'évacuer par les ponts de la Loire et du Cher.
Mentionne que dans le cadre de la densification le long du tramway, la distance retenue par les urbanismes de nombreuses villes est de 300 m autour des stations créées, ce qui revient à 200 mètres de part et d'autre de la ligne avec une dégressivité des hauteurs en s'éloignant de l'axe du tramway, en cohérence avec l'habitat existant.
Le dossier actuel avec une densification de 500 mètres de part et d'autre est la densification « à la chinoise », construction en hauteur sans espace vert et lieu de rencontre

urbain.
Ajoute que la ville s'agrandit de 200 ha urbanisables et grignote les derniers espaces naturels.
La densification du secteur Vinci, Charles Gilles et avenue de Bordeaux est une aberration technique. Ce quartier doit être rénover dans le style de l'habitat existant et s'harmonisant avec le corps de bâtiment de la gare. Enfin, les bâtiments phares de la perspective de la Tranchée sont en contradiction avec l'orientation imposée aux immeubles voisins dans la perspective d'un site classé: inscription de la vallée de la Loire au site protégé de l'UNESCO.
Dans une lettre de 4 pages précise que densifier la ville centrale en zone UC le long du tramway est en contradiction avec le maintien d'espaces verts. S'élève contre l'immeuble phare à l'entrée des Deux Lions, sans beauté, énergivore et anachronique.
La densification entre la Loire et le Cher est en contradiction avec le risque d'inondation développé dans le PPRi (évacuation de la population, modes de construction des immeubles…).
Propose un jardin public à la place de la tour près de l'hôtel de ville.
Pose le problème du stationnement des vélos dans les immeubles en demandant un minimum de 3 m2 par appartement de 80 m2.
Constate qu'il n'existe aucun parking sécurisé sur la ville de Tours pour la garde des vélos en contradiction avec une location de longue durée organisée par Fil Bleu.
Déplore un manque de vue d'ensemble global du cheminement des piétons et des cyclistes sur la ville de Tours et cite l'exemple des cyclistes chassés du pont Wilson au seul usage de l'espace prioritaire pour l'automobile et le tramway.
Des secteurs agricoles sont à créer sur le Clos de Rougemont au titre de la vigne municipale et à titre de protection contre tous les apports décoratifs.
Le secteur sauvegardé complémentaire est une bonne chose, car il permet de limiter en hauteur les immeubles et oblige à construire dans le style du quartier.

Pour l'évolution des espaces boisés classés voir le rapport de présentation page 140.
Les jardins ouvriers sont classés dans la zone Naturelle N1.
Les servitudes liées aux bruits figurent dans 2 documents annexés au PLU : le Plan d'Exposition au Bruit et le Classement sonore des infrastructures de transport terrestre.
Voir la cohérence de la trame verte et bleue de Tours avec celle de l'agglomération et du SCOT (page 116 du rapport de présentation 2.3)
Le PLU respecte les dispositions du PPRI en vigueur (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) approuvé le 29/01/2001.
En ce qui concerne le corridor du tramway, voir la réponse à M. PAUMIER.
L'agrandissement de la Ville de 200ha urbanisable est "virtuel". En effet il provient essentiellement de la transformation de zones anciennement classées en zone ND du POS (zone de bruit type base aérienne) en zone UN (zone urbaine mixte de Tours-nord) sans pour autant supprimer les limitations de constructibilité et les obligations d'isolation phonique liées aux nuisances sonores. Ce changement de zonage est induit par le changement de nomenclature des zones intervenu au niveau des PLU (loi SRU du 30/12/2000). Les seules surfaces urbanisables gagnées par la Ville concernent les zones NA du POS transformées en zone U au PLU soit une trentaine d'hectares.

O54-Monsieur Vincent CAILLAUD, 34, avenue de Grammont à Tours.

1. Densifier les bords de voiries principales ramènent l'urbanisme aux années 1960 où les bords de mer ont été défigurés et transformés en parois hideuses. Un corridor va s'élever le long des accès qui jusqu'ici étaient aérés.
2. Il est préférable de confier le PLU à des « artistes » de la ville. Ceux ci privilégieront la cohérence de la beauté à celle des dessinateurs de places de parking.
3. 3% de place pour les vélos. Quelle excellente idée lorsque ceux ci disparaissent des locaux sécurisés pour finir toujours dans les appartements!

Penser la ville avec un vrai développement durable! Et non avec les aberrations techniques du XXème siècle!

L'objectif du PLU est de maintenir un front bâti le long des voies en particulier dans la zone urbaine centrale; tandis que l'urbanisme des années 60 est caractérisé par les tours et les barres avec des espaces ouverts entre les éléments bâtis.
Les différentes dispositions du PLU (le PADD, les orientations d'aménagement, le règlement) concourent vers le développement durable de la ville:

- *recherche d'équilibre entre l'aménagement et la protection, entre le développement urbain et la préservation des espaces naturels,*
- *la gestion économe de l'espace à la faveur notamment du renouvellement urbain,*
- *la promotion de la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale.*

Ce sont les principaux objectifs assignés aux PLU par la loi SRU.

O55-Une dame avec signature illisible.

Beaucoup de choses et de points positifs dans le PLU.

- Prioriser la circulation à vélo actuellement difficile en de nombreux endroits. Il est impératif d'intégrer une circulation des vélos dans les deux sens sur le pont Wilson.
- Ne pas trop densifier le corridor du tram pour que le centre ville conserve son cachet.
- Permettre le débat sur des ouvrages importants pour l'image de la ville...et pas au dernier moment!!! (Personnellement, j'aime l'art moderne et certaines oeuvres e notre sculpteur tourangeau, mais je suis désolée que la municipalité ait accepté de figurer notre ville ou notre fleuve par une femme en position d'examen gynécologique! Rien à voir avec Max Ernst!)
- Hauteur des immeubles en centre ville: maintenir la règle des 45° permettrait de conserver un peu d'ensoleillement au RC et au 1er.

L'art de vivre dans une ville dépend de son architecture. Celui de Tours est réputé, conservons-le précieusement.

Mon avis sur le foncier nécessaire à la circulation des vélos, sur la densification de l'urbanisation et sur les signaux urbains sera exprimé dans la deuxième partie du rapport, partie B.

O57-Madame Chantal BOUVIER.

Vision très globale d'une tourangelle d'adoption, qui apprécie beaucoup sa ville.

- Re densifier la ville, éviter la dilution, oui. Faut-il pour autant apprécier les tours, qui ferait ressembler Tours à ce qu'elle n'est pas ?
- La Loire, belle en soi. Faut-il construire un monument Femme, qui la ferait ressembler à un objet et la tuerait, elle, vivante par elle-même ?

Petite appréciation que je vous remercie d'avoir lu.

Les signaux urbains ne sont prévus que ponctuellement à certains endroits stratégiques de la ville.
Mon avis sur les signaux urbains sera exprimé dans la deuxième partie du rapport, partie B.

O59-Monsieur Th.PETYST de MORCOURT.

Les hauteurs prévues au PLU sont trop importantes et surtout ne tiennent pas compte de la hauteur des monuments historiques
La tour de 33 m de la Tranchée paraît être en contradiction avec l'architecture générale de Tours.
La mise en valeur du patrimoine ne paraît pas avoir été prise suffisamment en compte. Il serait intéressant de protéger les bâtiments typiques au-delà des grandes propriétés.
Zone UNt : une place maxi par logement est insuffisante pour un couple avec deux emplois. La desserte par les bus ne permet pas de régler ce problème. Le réseau de transport en commun manque de densité.

- *Les hauteurs maximales fixées dans le secteur de la Tranchée sont inférieures à celles du POS actuel (12 et 15m de part et d'autre de l'avenue de la Tranchée). La possibilité de construire un bâtiment nettement plus haut place de la Tranchée correspond à une volonté de ponctuer l'espace par un signal urbain en accompagnement du réaménagement de la place (passage et station du tramway).*

- *Le PLU protège plus de 2000 immeubles présentant un intérêt architectural et/ou historique.*

- *Les normes-plafond de stationnement instituées dans le corridor du tramway inciteront les habitants à adopter d'autres moyens de déplacement que les voitures particulières.*

Les observations relatives aux transports en commun devront être renouvelées à l'occasion de l'enquête publique de révision du Plan des Déplacements Urbains (PDU).

O82-Signé illisible.

Bonne idée de consulter les habitants. Les projets doivent pouvoir apporter les solutions adaptées à nos besoins.
Pensons un peu plus aux pistes cyclables.

O88-Madame Anita JOLY.

Est-il légal qu'un PLU soit établi avant le SCOT? Ce dernier étant considéré comme le document stratégique à l'échelle de l'agglomération, le bon sens voudrait que le SCOT passe avant le PLU.
Légalement un PLU peut-être élaboré avant le SCOT (dernier alinéa de l'art. L123-1 du code de l'urbanisme). En cas d'incompatibilité d'un SCOT approuvé avec un PLU, ce dernier doit être modifié dans un délai de 3 ans suivant l'approbation du SCOT.

Trame verte et éléments paysagers à protéger.
Pourquoi en centre ville ne se trouvent répertoriés en tant qu'espaces végétaux que la rue du docteur Zamenhof et qu'en tant qu'arbres isolés, 4 seulement sont dignes d'attention: l'ailanthe,

rue Edouard Vaillant, le néflier du Japon, rue du général Renault et 2 platanes, boulevard Béranger.
L'article 13.2: Les plantations existantes de qualité doivent être maintenues ou le cas échéant restituées. Cela laisse libre court à interprétations diverses.
Dans le périmètre sauvegardé, aucune référence aux végétaux, qui pourtant existent.
Pourquoi?

Dans le périmètre d'extension du Secteur Sauvegardé, ont été reportés les espaces boisés classés au POS actuel ; le futur Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur qui réglementera l'ensemble du Secteur Sauvegardé comportera, le cas échéant, des dispositions plus affinées dans ce domaine.

Même question pour les arbres du mail Sanitas et des boulevards Heurteloup et Béranger.

Ces arbres sont concernés par le projet du tramway et sont gérés dans le cadre des aménagements liés à ce projet.

Pourquoi abattre de beaux arbres dans le corridor du tram?
Demande un inventaire des alignements d'arbres, des arbres isolés et de protéger ces végétaux au titre de l'article 123-1-7 du code de l'urbanisme.

Les autres espaces verts privés présentant un intérêt sont protégés en tant qu'espaces boisés classés au titre de l'article L130-1 du Code de l'Urbanisme.

La politique d'intensification urbaine.
Pourquoi la commune n'applique-t-elle pas les recommandations de limiter la densité de population en zone inondable?
La seule volonté dans ce PLU est d'intensifier le développement urbain. Les promoteurs vont pouvoir se frotter les mains.
Les espaces laissés libres de toute occupation devraient être affectés prioritairement à la réalisation d'espaces verts, d'équipements sportifs ou de loisirs, selon le PPRi. Pourquoi ne pas respecter les règles établies? Alors à quoi servent-elles?

Voir l'article 13 du règlement.

Le fixation de superficie minimale est interdite par le Code de l'Urbanisme (art. L123-1-12°) excepté pour des motifs d'assainissement individuel ou pour préserver une urbanisation traditionnelle.

Demande que

- la hauteur des bâtiments à venir dans le quartier de la gare îlot Vinci soit au moins diminuée et correspondante comme pour tout le monde à la hauteur maximale de construction (article UC 10),
- un COS soit déterminé,
- une superficie minimale de terrain soit exigée pour pouvoir construire. Si la superficie est trop juste, cela permettrait d'avoir des espaces libres à végétaliser et surtout de conserver tous les petits jardins des particuliers tourangeaux. Ce qui ramène à l'environnement.

Un point très positif est l'extension du périmètre du secteur sauvegardé.

Le COS en centre-ville a été supprimé depuis la révision du POS en 1989

Le centre-ville de Tours est classé par le PPRI en secteur B1b correspondant aux centres-villes anciens à forte densité de constructions et d'habitants.
Cette recommandation sur les trois niveaux habitables s'applique au secteur B1 du PPRI et non au secteur B1b.
L'urbanisme de front bâti continu est celui qui caractérise les quartiers centraux de la ville. En effet le centre-ville a une morphologie urbaine particulière : c'est la ville « constituée » avec une occupation des sols très dense, une organisation urbaine en front de rue (voir les « particuliers tourangeaux »). Les prescriptions du PPRI sont cependant respectées dans le périmètre inondable à savoir :

- *le premier niveau de plancher des habitations à 0,50m*
- *l'aménagement d'un niveau habitable au-dessus du niveau des plus hautes eaux connues*
- *l'interdiction de sous-sol sauf ceux affectés au parking collectif*
- *l'interdiction de nouveaux équipements de secours et de santé.*

L64-Lettre de Madame Monique METRAT, 23, allée du Coteau à Tours.

Demande la raison d'un tel acharnement à augmenter la hauteur possible des immeubles de Tours Nord.
Indique que les logements sociaux atteignent déjà 50 % des logements construits dans la zone.
La ville veut-elle créer un ghetto de logements sociaux sur Tours Nord?

Le PLH (Programme Local de l'Habitat) fixe le pourcentage de logements sociaux à construire sur Tours à 20% de sa production annuelle de logements.

Pourquoi n'existe-t-il pas de réserves foncières pour prévoir des espaces verts?
Il n'y a aucun espace sur Tours Nord intégré dans les espaces urbanisés où les jeunes peuvent se détendre sportivement.. les seuls existants sont loin et peu équipés.
Pour le zonage UN, pourquoi prévoir des immeubles de 22 m de haut avenue Maginot? Les immeubles se trouvent déjà front à rue avec un trottoir non réglementaire: trottoir mixte vélo/piétons de 2 m de large, alors que la largeur du trottoir est pour les piétons au minimum de 1,40m (réglementation « handicapés ». Cette voie est trop étroite pour supporter une telle densification de logements.

Une hauteur de 22m correspond à R+6 étages en immeuble d'habitation et R+4 ou 5 étages en bureaux. Des zones qui étaient à 17,50m sont également passées à 12m (voir le rapport de présentation sur la hauteur maximale).

Pourquoi prévoir des implantations en limite de propriété?
Relève les modifications apportées à l'avenue Daniel Mayer au détriment des piétons et des cyclistes et l'arrachage d'arbres de chaque côté.
Émet des doutes quant au respect du PLU, car le POS ne l'est pas

Les alignements sont effectués au fur et à mesure des opérations immobilières ou de la maîtrise du foncier par la Ville.
Les COS ont été supprimés.

L65-Lettre de Monsieur Hugo MASSIRE, 2, rue du Grand Ormeau à Vouvray.

Protection des éléments bâtis. Regrette que seuls certains secteurs aient fait l'objet d'une étude spécifique. Il n'y a ainsi aucune visibilité sur le patrimoine bâti de certains quartiers et aucun

élément postérieur à 1930. Tours se tient en dehors du mouvement de protection des bâtiments issus de la Reconstruction d'après guerre, voire des Trentes Glorieuses contrairement à d'autres villes.
Question des transports. Estime dommageable que la révision du PDU n'ait pas été concomitante avec l'enquête publique sur le tramway. En dehors du tramway, très peu d'aménagements (emplacements réservés, élargissement de voiries) semblent être explicitement prévu. La création de couloir de bus s'effectue le plus souvent sur le domaine public en supprimant des voies de circulation mixtes. La densification du bâti ne pourra que s'accompagner d'une augmentation de la circulation automobile. La desserte des nouvelles opérations immobilières du coteau de Saint Symphorien par des minibus électriques en raison de l'étroitesse des rues est à double tranchant étant donné le coût d'exploitation particulièrement élevé de ces véhicules à la charge de la collectivité. Des passerelles au-dessus de la voie ferrée sont indispensables: Valadon-Febvotte et Edouard Vaillant, Fournier.
Orientations d'aménagement. Donne son avis sur 19 sites.
En résumé, demande une politique patrimoniale moins ségrégative, plus ouverte aux quartiers périphériques et à l'architecture du XXème siècle, une meilleure interopérabilité entre le PLU et le PDU, le renforcement du maillage des EBC, le traitement paysager de l' A 10.

Les ateliers de l'ancienne imprimerie sont maintenus et restaurés car leurs toitures en shed sont protégés au titre des monuments historiques.
Il est prévu de protéger les vestiges patrimoniaux et l'espace boisé est classé au PLU au Vieux colombier.
Les immeubles déjà classés ou inscrits au titre des monuments historiques ne font pas l'objet de protection supplémentaire au titre de l'article L123-1-7.
Le concours est lancé pour la reconversion des casernes.
Les modifications seront faites après vérification ; pour la rue de Rochecorbon il s'agit bien du 6 et non du 16.

L70- Association « Habiter écologique en Touraine », 74, rue Néricault Destouches à Tours.

Préambule
Le nouveau PLU présente 4 orientations globales et une dizaine de projets répartis sur l'ensemble des 3 450 hectares qui constituent la ville. Le projet majeur reste la ligne de Tramway avec les aménagements nécessaires au bon fonctionnement et à la mise en valeur des secteurs desservis.

1.1. Remarques sur l'enquête publique
Conditions de mise en place de l'enquête et délai de consultation
La consultation qui est faite respecte le cadre légal mais laisse finalement peu de temps et de place pour des ajustements et des évolutions éventuelles du projet vu qu'elle se déroule en fin de parcours.
La réflexion sur le PLU est engagée depuis 2009 et nous nous demandons en quoi la procédure d'enquête publique actuelle peut faire vraiment évoluer le projet. Nous nous demandons s'il existe des cas où les enquêtes publiques de PLU (qui arrivent à la toute fin du processus) ont pu réellement avoir un impact.

Voir deuxième partie du rapport.

La consultation des habitants devrait se faire bien en amont de la rédaction des documents du PLU. Actuellement, le grand public n'est avisé qu'une fois que les documents sont établis, ce processus n'est pas cohérent avec la mixité revendiquée au sein même du PLU.
Nous pensons que la réflexion globale pour un développement durable et harmonieux, passe par la prise en compte des enjeux locaux. Le seul moyen d'y arriver sera la concertation entre

les organismes décisionnaires et la population. Nous demandons, en tant qu'association environnementale, plus de participation à toutes les étapes du projet : programmation, conception, appel d'offres, et réalisation du projet.

Modes de diffusion et de communication

Des lieux de débats accessibles devraient également avoir été prévus (ex : une exposition à la gare, un chapiteau place Jean Jaurès, des permanences des élus dédiés au PLU, des émissions de radio, télés, des forums... Tout est possible pour permettre le débat si on veut qu'il ait lieu).

Forme

Les documents devraient être plus accessibles au grand public.
Les schémas ne sont pas tous dotés des indications principales telles que l'échelle et l'orientation.
Des noms de rue sont cités dans les textes, mais n'apparaissent pas sur les schémas/plans ce qui ne permet pas de bien faire la correspondance entre éléments écrits et graphiques.

Fond

Le paragraphe « orientations paysagères » apparaît dans certaines orientations, cependant, dans une démarche de développement durable intégrée, cette thématique devrait être systématiquement évoquée dans toutes les orientations. En effet, la densification des bâtiments est bénéfique aux économies d'énergies et évite l'étalement urbain de manière à éviter l'étalement sur les zones naturelles et agricoles situées aux abords de l'agglomération. En revanche, elle ne doit pas priver la population de son droit à la vue, au soleil, au calme, etc.

1.2. Mise en cohérence avec le SCOT ?

Le lien avec les communes voisines de la ville de Tours n'est pas assez abordé à nos yeux. Il nous paraît évident que le développement durable de la ville de Tours est lié à son environnement, que ce soit à l'échelle de l'agglomération, du département, de la région (voire même de l'Etat et de l'Europe).
Il faudrait aussi regarder le PLH fait par Tours Plus pour comprendre le PLU en matière d'habitat puisqu'il y fait explicitement référence.

1.3. Acteurs publics associés ?

Les Conseils de la Vie Locale (CVL) ont-ils été consultés pour l'amélioration du PLU, au moins à l'échelle de leur quartier ?

Remarques et propositions par orientation

Nous proposons de systématiser l'intégration des clauses environnementales au sein des documents d'urbanisme et plus particulièrement des cahiers de charges des futures opérations d'aménagement prévues. Ceci, dans le but de « rafraîchir » la ville par sa végétalisation et de contribuer activement au retour de la biodiversité dans la ville.

Le lien avec les communes périphériques est assuré à travers les documents supracommunaux tels le SCOT, le PLH évoqués dans le diagnostic cf. Rapport de Présentation (2.1)

1.4. Orientation 1 – Tours, cœur d'une métropole active et attractive

PADD

Il est question dans cette orientation de conforter le choix des universités et des établissements d'enseignement supérieur, mais l'attractivité de la ville passe également par l'accès suffisant aux établissements tels que les crèches, écoles, collèges et lycées de manière à attirer des jeunes foyers en son cœur. Les structures scolaires de ce type doivent être multipliées afin d'anticiper sur l'accroissement de la population.
En plus des potentiels culturels, sportifs, évènementiels et urbains, il paraît essentiel de favoriser les initiatives associatives de tous types en mettant des lieux de rencontre à disposition des publics intéressés. La vie associative dynamise fortement le lien social et donc le bien être des habitants désireux de partager leurs idées, avis, activités, etc.

Concernant la connexion aux réseaux nationaux et internationaux, le renforcement de la place de l'aéroport n'est pas cohérent avec une démarche de développement soutenable. La ville de Tours est assez proche de Paris pour qu'on y accède en un temps relativement restreint. Les moyens de transports aérien sont une réponse au besoin de gagner du temps, or, la course au « tout, tout de suite » n'est pas en harmonie avec un mode de vie sain et sans tension.

Outre l'intérêt touristique pour les Tourangeaux comme pour les étrangers, un aéroport est un atout économique pour une ville et donc pour l'emploi marchand. Les villes sans aéroport sont un peu comme les villes sans gare au XIX éme ou au début du XX ème siècle. La chance de Tours est d'avoir un aéroport entretenu par le ministère de la défense. Ce que n'a plus Strasbourg, qui a du mal à tenir son rang de capitale européenne. Un fonctionnaire ou assimilé peut avoir un mode de vie sain et sans tension…Les autres, non.

L'accès au très haut débit des réseaux numériques doit se faire au maximum par des liaisons dites « en dur » (filaires) et non sans fil car ces dernières entraînent la mise en place d'un nombre important d'antennes relais et de liaisons satellitaires. Ce type de connexion sans fil implique la diffusion d'ondes de radiofréquences et d'hyperfréquences nuisibles à la santé, non seulement du public qui l'utilise mais aussi de celui qui n'en a pas besoin et qui subit alors les nuisances de manière passive.
Dans le cadre de l'inscription de Tours dans les réseaux en nouant des partenariats, il y a une recherche de cohérence à l'échelle d'un grand bassin parisien. Il ne semble pas que les Tourangeaux souhaitent que Tours fasse un jour partie intégrante de la « banlieue parisienne », il est indispensable de veiller à la préservation des espaces naturels et cultivés présents autour de la ville de Tours tout en facilitant les transports aisés et fréquents entre Tours et la capitale.

Orientations d'aménagement

Le développement économique est peu présent bien qu'il fasse l'objet d'une orientation, et même s'il est vrai que la compétence économique est celle de Tours Plus. La ville de Tours est quand même supposée accueillir sur son territoire les activités. Cette question n'est pas explicite dans le PLU. Quelles sont les activités prévues (voir ce que prévoit l'agglomération dans ce domaine).

Ceci ne relève pas du PLU.

Dans les objectifs, nous proposons d'intégrer systématiquement l'implantation d'éléments paysagers à essences locales ne nécessitant pas d'entretien particulier. Ceci favoriserait le retour de la biodiversité en ville, le rafraîchissement de l'atmosphère, l'absorption du CO2 et rendrait plus agréables les usages et pratiques des espaces de vie.

La plantation d'essences locales est privilégiée (voir l'article 13 du règlement).

Nous proposons d'augmenter le nombre de commerces et plus particulièrement les restaurants, snacks, etc. dans le quartier Blanqui afin de le dynamiser et de le rendre plus attractif pour les entreprises. En effet, les personnes travaillant dans ce quartier sont contraintes d'aller jusqu'à la rue Colbert pour se restaurer ou boire un café.

Restructuration du site gare

Est-il envisagé de mettre en place un système train-tram ?

Tram-train: voir la réponse à M. OESINGER.

Les bâtiments techniques SNCF constituent non seulement une barrière visuelle, mais également physique entre le centre ville et les quartiers Est. Nous espérons que les travaux d'aménagement permettront de passer de la rue Blaise Pascal à la rue Édouard Vaillant de manière plus directe.
La liaison entre les 2 rives de la voie ferrée doit effectivement être améliorée, mais il faudra veiller à ce que cette amélioration intègre plusieurs passages d'une rive à l'autre dont une, a minima, permettant aux vélos de traverser les voies (à l'heure actuelle, les cyclistes doivent porter leur vélo pour emprunter la passerelle). Encore une fois, on pourrait agrémenter les passerelles d'éléments paysagers.

Renforcement du pôle urbain des 2 Lions

Dans les objectifs, nous proposons d'intégrer, dans l'offre d'équipements, des lieux culturels et associatifs car ils favorisent fortement le lien social et donc le bien-vivre au cœur de la ville. Les activités socioculturelles pourraient rendre le quartier des 2 Lions plus humain et plus convivial. Les structures telles que le cinéma, le bowling ou encore « L'heure tranquille » sont certes sources d'attractivité mais elles caractérisent surtout la société de consommation. Pour assurer leur bien-être, les humains ont besoin de lieux de convivialité et sociabilité basés sur d'autres centres d'intérêts que l'économie. On pourrait également envisager la mise en œuvre de nouveaux espaces verts au sein même de ce quartier afin que les personnes qui vivent et travaillent là puissent profiter de l'extérieur ailleurs que sur des zones minéralisées. Pour cela, il serait souhaitable de diversifier l'offre de lieux de restauration axés sur la gastronomie française voire tourangelle !
Des structures éducatives telles que les crèches et écoles primaires pourraient également être prévues dans ce quartier afin que les jeunes foyers viennent s'y installer plus volontiers.
Les circulations douces devraient systématiquement être traitées avec des éléments paysagers (essences locales) pour favoriser les couloirs de biodiversité et rendre ces itinéraires apaisants.
Il est question de liaisons douces Nord-Sud (non indiquée sur le plan correspondant) mais il serait également intéressant d'en mettre en place dans l'axe Est-Ouest :
entre les 2 Lions et le parc de la Gloriette et
entre les quartiers Rives du Cher et Rochepinard
de manière sécurisée et fluide afin que les piétons et cyclistes puissent accéder aisément à ce lieu bucolique lors de leur pause de midi par exemple.

Cet axe est-ouest existe déjà au sud du quartier: une circulation douce longe le Petit Cher et permet de relier le quartier des Fontaines, les Deux-Lions à la Gloriette.

1.5. Orientation 2 – Tours, ville des mobilités durables

PADD

Dans cette orientation, il est préconisé d'appliquer des normes spécifiques dans les corridors dessinés par les lignes principales de bus et de tramway. Il est notamment question de stationnement ; il faudra veiller à ce que ces stationnements incluent des garages à vélos pour faciliter le passage du mode vélo aux modes transports en commun, et ceci, plus particulièrement en bas des côtes (en bas de la Tranchée, au niveau du pont Mirabeau, en bref, le long de la rive droite de la Loire au niveau des ponts).
Un système de type « vélib' » a-t-il été envisagé sur l'agglo ? Il existe déjà une société de taxi-vélos + Velociti Fil Bleu à Tours mais est-il envisagé que ce type de service, permettant un emprunt plus ponctuel, soit fourni par la ville ?
En règle générale et dans la mesure du possible, prévoir des aires de stationnement abritées (et végétalisées) pour les vélos au niveau des intersections liaisons douces/transports en commun.
Dans la partie « Rééquilibrer l'usage des espaces publics au profit des mobilités non polluantes » : assurer la continuité des pistes, voies et bandes cyclables, notamment, éliminer les différences de niveaux rue/trottoir. Assurer la sécurisation des croisements de

flux voitures-vélos, piétons-vélos, piétons-voitures. Par exemple, on pourrait envisager la démarcation des différents flux par les haies vives.
Envisager également des wagons spécifiques à l'intérieur (ou des supports à vélos fixés à l'extérieur) des transports en commun pour pouvoir y charger des vélos en bas des côtes. Ex : un cycliste se rend de l'université Grammont au quartier de l'Europe à Tours Nord. Il fait le trajet Grammont - Pont de Pierre à vélo, charge son vélo dans le tram pour monter jusqu'à l'avenue Maginot puis descend du tram pour remonter sur son vélo jusqu'au quartier de l'Europe.

Des parkings à vélos sécurisés pour les abonnés des transports en commun sont prévus à proximité de certaines stations de tramway.

L'embellissement des voies doit passer par la mise en place de revêtements de sol alternatifs au goudron (qui engendre des effets d'îlot de chaleur urbain et qui n'est pas agréable visuellement) tels que des revêtements clairs (couleur sable) et perméables dans les zones non-fréquentées par les véhicules motorisés (eaux pluviales non polluées par les gaz d'échappement), de manière à permettre aux eaux pluviales de s'infiltrer au maximum directement dans le sol et, ainsi, d'éviter des effets d'inondation. Dans tous les cas, le réaménagement des espaces publics devra limiter au maximum l'imperméabilisation des sols.
Les aménagements paysagers devront être conçus avec des essences adaptées au climat et ne nécessitant pas d'entretien particulier.
L'automobile dans la ville : nous souhaiterions, à l'instar de la ville de Toulouse, que la circulation et le stationnement des voitures dans les rues de l'hyper-centre et plus particulièrement au sein du secteur sauvegardé, soient catégoriquement interdits en dehors de livraisons, pompiers (secours en général) et cas particuliers tels que les déménagements.
L'espace entre les bâtiments et la voirie est actuellement quasi-systématiquement équipé de place de stationnement (le long des rues). Ce principe coupe les habitations et autres bâtiments de l'espace public. La ville n'est plus alors faite pour les personnes mais pour les voitures ! Nous espérons que les places de stationnement seront désormais prévues sur des parkings tels que des parkings aériens (qui coutent moins cher que des parkings souterrains), et qui pourraient constituer des supports artistiques. Des murs végétalisés pourraient également y être intégrés en façade avec un intérêt à la fois esthétique et environnemental (absorption du CO2 que dégagent les voitures qui s'y garent !).

Ces remarques techniques relèvent de la mise en œuvre de travaux sur espaces publics (hors compétence du PLU).

Orientations d'aménagement

Les transports doux : cet axe fait partie du PLU, mais il nous semble qu'au delà du discours il devrait prévoir, en lien avec le Tram et le réseau de bus, des itinéraires cyclables, des parkings dédiés aux vélos, des aires de covoiturage, des parkings relais (il en existe certains). Il devrait prévoir également, le développement de transports en commun en site propre Est/Ouest pour permettre une irrigation de l'ensemble de la ville par les transports en commun.
Le développement des alternatives à l'automobile ne peut se réduire à une ligne de TRAM passant dans une zone déjà très bien desservie par les bus. Nous reprochons au P.L.U. de renforcer un axe Nord- Sud déjà très fonctionnel et qui continue de drainer les investissements (cf. aménagements récents des couloirs bus !).
Il s'agit d'anticiper, au sein de cette orientation, la mise en place d'une ligne de tram sur l'axe Est-Ouest, reliant la Riche à St Pierre des Corps, sans obligatoirement passer par la phase « bus en site propre ». Un dispositif Tram-Train, qui est un véhicule dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en centre-ville et sur le réseau ferroviaire régional, afin de relier sans rupture de charge des stations situées dans le péri-urbain, voire au-

delà, est-il prévu ?

Voir la réponse à M. OESINGER.

La rive Nord du Cher est surtout (voire exclusivement, à première vue) exploitée pour la circulation automobile. Une liaison Est-Ouest piétons, vélos, voire bateau (navettes sur le Cher) pourrait être envisagée.

Développement de l'intensité urbaine dans le corridor du tramway

Dans les principes d'aménagement on recherche la perméabilité et l'accessibilité pour assurer des liens fonctionnels en direction du corridor et des stations du futur tramway. En plus d'être fonctionnels, ces liens devront évidemment être agréables et apaisants (éléments paysagers, œuvres artistiques, etc.).

1.6. Orientation 3 – Tours, ville d'accueil et de mixité

PADD

Il faudra veiller tout particulièrement à éviter au maximum l'effet de « gentryfication » de certains quartiers en favorisant l'accès au logement à différents publics et couches de la société au sein d'un même ilot ou quartier. La biodiversité est favorable au meilleur développement, non seulement dans la nature mais également chez l'humain. Elle apporte évolution, tolérance et cohésion si elle est bien gérée.

C'est l'objectif de la mixité sociale.

Orientations d'aménagement

Initiatives associatives à favoriser par la mise à disposition de lieux de rencontres.
Intégrer la population aux projets de la ville.
Crèches, écoles, collèges et lycées : anticiper l'augmentation de la population.

1.7. Orientation 4 – Tours, ville de Loire et de l'harmonie urbaine

PADD

On pourrait envisager, comme un rappel à l'eau de la Loire et du cher, l'installation de fontaines alimentées par de l'eau pluviale au cœur des espaces publics, des placettes et même au sein des lots construits ou densifiés. Les fontaines permettent un rafraîchissement naturel très agréable en été et joue un rôle important dans le retour de la biodiversité car les oiseaux viennent y boire.
En ce qui concerne la limitation du risque d'inondation entre la Loire et le Cher, on pourrait avoir recours à des systèmes tels que des voies perméables capable de stocker l'eau puis de l'infiltrer dans le sol naturel. On peut également imaginer la mise en place de bassin d'orage et de noues infiltrantes et plantées intégrées à des parcs positionnés dans les zones les plus inondables.
Envisager une trame verte dans les quartiers Febvotte et Rives du Cher ainsi qu'entre la Cher et le boulevard Béranger qui passerait par le jardin des Prébendes. Une continuité serait alors assurée, ce qui constituerait à la fois un axe de déplacement doux et un parcours favorisant la biodiversité.
La démarche de gestion différenciée des espaces verts intègre-t-elle les cycles des saisons et le cycle lunaire ? Si ça n'est pas le cas, il serait judicieux de les prendre en compte car cela rend les travaux paysagers plus « efficaces » et réduit considérablement la fréquence de leur entretien (gains économiques).
Nous proposons de végétaliser le soubassement du pont de l'A10 de manière à installer une harmonie (relative) avec le parc de Sainte Radegonde.

Orientations d'aménagement

Les espaces verts et la qualité de vie : la qualité de vie urbaine ne semble pas traitée de manière homogène sur l'ensemble du territoire communal. Si la rive Nord de la Loire semble préservée, le Sud de la ville autour du Cher ne semble pas faire l'objet d'un traitement très favorable dans ce domaine. La densification autour de l'axe du Tram va créer plus d'urbanisation, mais cela ne semble pas compensé par le développement des espaces verts sur le reste du territoire. Le Sud de la ville devrait de ce point de vue faire l'objet d'un projet plus ambitieux dans ce domaine.
Tout d'abord, sur la coulée verte (ou douce) Nord-Sud entre la Loire (pont Napoléon) et le Cher (Passerelle des Deux Lions), nous avons appris que l'Atelier d'Urbanisme avait fait une proposition qui n'a pas été reprise par la ville : dommage !!!
Nous souhaitons fermement que le caractère boisé du coteau en rive droite de la Loire soit intégralement préservé.

Les quartiers de Tours-centre et Tours-sud sont relativement bien maillés par rapport à Tours-nord.

Règlement et zonage

En gros, il est assez bien conçu dans une logique de Développement Durable, mais… :

1/... il paraît trop simpliste (UN, UC, US, etc.), alors qu'il pourrait être beaucoup plus fin à l'intérieur de ces zones...

2/... Zone UN : le travail d'analyse des typologies urbaines effectué par le Cabinet d'urbanisme LOURS et PELLAT (de Tours) sur les quartiers de Tours-Nord, dans les années fin 90-2000 semble bien exploité dans l'intention d'un PLU fin, mais le caractère boisé et vert du coteau entre le Pont Napoléon et le Pont Mirabeau devrait être davantage préservé de l'urbanisation excessive, car c'est une "respiration" dans le couloir ligérien qui caractérise Tours par rapport aux autres ville de la vallée..., face à la ville dense sur l'autre rive.

3/... insuffisant en ce qui concerne tout ce qui favorise la construction économe en énergie : habitat groupé, orientations préférentielles, densités, compacité, implantations par rapport au climat et à la course du soleil...

4/... les croquis expliquant les textes, c'est bien, mais est-ce bien explicite pour tout un chacun même les "nuls"...?

Les croquis explicitant les règles d'implantation doivent être repris.

5/... Zone UC : dans le zonage, il n'y a aucune anticipation sur un corridor Est-Ouest du tramway, qu'il faudra bien réaliser un jour...

Attente de la révision du PDU pour mise en compatibilité le cas échéant.

6/... Il faudrait éviter (ou limiter) les voies en impasse qui favorisent le repliement sur soi-même au détriment du lien social...

Pour les voies en impasse: le règlement peut être modifié pour ne les autoriser qu'exceptionnellement.

Les voies en impasse suppriment la circulation de transit des véhicules motorisés et donc du bruit et des risques d'accident. En fond d'impasse, des cheminements doux piétons-cyclistes corrigeraient le défaut que vous exprimez.

Pour conclure, c'est surtout la division en grandes zones (urbaine Nord, urbaine Sud, Parcs et jardins, Activités,...) qui nous gêne. Nous souhaiterions qu'il y ait davantage de mixité dans tout ce schéma...

Toutes les zones urbaines U sont mixtes exceptées les zones UA réservées exclusivement aux activités qui représentent un peu moins de 6% des zones urbaines. Plusieurs îlots d'activités sont ouverts à la mixité en particulier à Tours-nord (voir la page 37 du Rapport de Présentation 2.3).
Zoom sur un secteur : choix du secteur Tours Ouest.

Tours Ouest, délimité par La Loire et Le Cher, et par le centre historique et la commune de La Riche, n'est concerné que très ponctuellement par le projet du tramway. Seul le nouveau quartier des deux Lions, intégré récemment avec le parc de La Gloriette, bénéficiera du passage de la ligne.

Dans une logique d'intégration urbaine de Tours Ouest à la ville, de maillage des circulations et des déplacements, le PLU n'apporte aucune réponse. Les habitants du secteur seront toujours privés des services administratifs nécessaires à la vie quotidienne, des commerces de proximité et de qualité, ainsi que des transports collectifs modernes. La deuxième ligne de tramway Est-Ouest, ne figure pas dans les projets de la ville ni de l'agglomération tourangelle. En clair, les habitants de Tours Ouest devront continuer à se déplacer vers le centre-ville, et souvent en voiture, pour faire leurs courses, pour aller travailler, ou tout simplement pour aller voir un film ou un spectacle (à noter qu'il en est de même pour le secteur Nord-Est). La politique de concentration d'activités à l'échelle urbaine continue à peser dans les décisions municipales.

La desserte de Tours-ouest par un TCSP est étudiée dans le cadre de la desserte du futur quartier qui viendra à l'emplacement des casernes Beaumont-Chauveau.

Deux propositions pour faire avancer le PLU :

Deux autres projets du nouveau PLU, moins symboliques mais aussi importants par leur impact démographique et culturel, sont présentés pour le secteur Tours Ouest : les anciennes Casernes et le site Mame.

- Le secteur Tours Ouest aurait pu recevoir une **passerelle qui traverserait La Loire à hauteur des Logements ouvriers et du site Mame**. Un parcours de circulations douces serait mis en place rue du Docteur Chaumier avec de voies vélos entre le Jardin Botanique et l'Hôpital Bretonneau par le Boulevard Tonnellé, et parallèlement par la rue de Walheim. Cette dernière voie aménagée, pourrait passer par le nouveau quartier de la caserne et continuer sa promenade vers les Rives du Cher.

- La **caserne Beaumont**, enjeu urbanistique important pour la ville pourrait changer considérablement la vie du quartier. Le patrimoine bâti sur les 10 hectares de cette zone peut se transformer en un Programme de Rénovation exemplaire.

Quelques pistes :

Densification de la zone Sud de l'ancienne Caserne en conservant les bâtiments existants et rénovation à Basse Consommation Energétique avec une priorité pour le logement locatif social.

- Ouverture du secteur sur la ville avec des nouveaux espaces plantés et des lieux culturels à la place des éventuelles connexions urbaines pour les voitures.

- Programmes d'Accession à la propriété réservés à des coopératives d'habitants reconnues juridiquement.

- La caserne Beaumont ne doit pas devenir un programme de promotion immobilière de luxe, de haut de gamme. Au contraire on devrait trouver une densification qui tiendra compte de la qualité des espaces partagés. Ainsi, toute construction nouvelle devrait garder l'échelle et les formes urbaines caractéristiques des îlots voisins : hauteur de 15 m maximum limités à R+3, et non pas de 22 m où R+6 comme présenté dans le plan général des hauteurs.

- Tout aménagement devrait privilégier des aires de végétation horizontales et verticales en façade et limiter les espaces pour la voiture (avec des garages « silos » par exemple).

En résumé, nous aimerions voir une meilleure intégration des deux projets du secteur Tours Ouest dans l'aménagement futur de la ville avec le projet de deuxième ligne de tramway Est-Ouest, qui est complètement absent.

Nous aurions voulu voir une mise en valeur du patrimoine environnemental et architectural avec des circulations douces, entre La Loire et Le Cher, en passant par un véritable eco-quartier : le quartier des casernes Beaumont, un nouveau centre urbain dédié aux 20 000 habitants du secteur.

Remerciements

Merci de votre attention et de la prise en compte de nos remarques pour la finalisation du PLU.

Groupe de travail et de réflexion « Habiter écologique en Touraine » sur la ville de Tours :

- Fernando GAETE – Architecte et Urbaniste

- Anne-Marie FREROT – Géographe, Professeur des Universités

- Michel DOLLFUS – Architecte, Urbaniste et élu

- Pierre-Olivier ARCHER – Consultant en Stratégie Territoriale – Cabinet Résolutions

- Claire ABONNAT – Ingénieure Conseil Environnemental – Sarl Ethicobât

et tous les membres adhérents de l'association « Habiter écologique en Touraine ».

Lire l'ensemble du rapport pour avoir des éléments de réponse à vos questions, qui ne relèvent pas du sujet, comme l'intérêt d'une enquête publique, ou demanderaient souvent de longs développements, qu'il m'est malheureusement impossible de faire dans les délais qui me sont accordés. Voir au minimum, conclusions et avis en deuxième partie du rapport.

IV.6 – Examen des observations relatives à l'îlot Traversière.

O23-Monsieur André POUPARDIN, 7, impasse Heurteloup à Tours.

Constate que sa maison située sur la parcelle 343 construite en 1864 et maintenue en excellent état n'est pas destinée à être conservée et que le jardin attenant n'est pas classé en espace boisé à préserver.
Cette différence de traitement fait craindre la construction prochaine d'immeubles de plusieurs étages.
Suggère que la largeur du corridor soit ramenée de 1000 à 800 mètres et que soient disposés de nouveaux îlots de verdure pour remplacer les arbres abattus.

L'absence de protection au PLU n'empêche pas le propriétaire de préserver son patrimoine (bâti et végétal).
Concernant la largeur du corridor du tramway, voir la réponse précédente.

L15-Lettre de Monsieur André POUPARDIN, 7, impasse Heurteloup à Tours.

Propriétaire de la parcelle 343 dans l'îlot Traversière éprouve un vif désappointement en constatant que sa maison construite en 1844 et en excellent état et que son jardin n'ait pas été classé en espace boisé classé. Et pourtant ce jardin abrite : 2 chèvrefeuilles, un laurier-sauce, 1 cotonéaster, un camélia, un arbre de Judée, un prunier, un sureau, deux seringas, deux forsythias, un rhododendron, un buis, un prunier, un genévrier, un okuba, un pommier, deux mirabelliers, deux reine-claudiers et trois massifs de roses…
Cette différence de traitement avec les espaces boisés voisins fait craindre la construction, de part et d'autre de l'impasse Heurteloup, d'immeubles de plusieurs étages conformément au projet de PLU.
Suggère une la largeur du corridor soit ramenée à 800 m et de nouveaux îlots de verdure en remplacement des arbres abattus.

L10-Lettre de Madame Véronique GAGE, 9, rue Traversière à Tours.

Constate qu'une partie de son quartier a été incluse dans la zone impactée par le corridor du tramway (zone UCat), alors qu'elle appartient au périmètre d'extension du secteur sauvegardé.
Considère que l'administration fait marche arrière et revient sur la décision de l'ensemble du périmètre pour adopter un système à deux poids, deux mesures : une partie méritant d'être préservée, l'autre moins.

Voir réponse à M. GAGE.

Note que les maisons de la rue Traversière sont destinées à être préservées à long terme avec leurs jardins, celles du Boulevard Heurteloup aussi, mais sans leur jardin et celles de la rue non protégées sont appelées à disparaître.
Considère que les maisons de l'impasse Heurteloup et leur jardin n'ont pas été retenus.

Les arbres de la parcelle 344 ont été abattus sans autorisation.
Le PLU prévu pour cette petite zone va permettre de densifier le quartier à outrance en « reconquérant le cœur de l'îlot » grâce à « des règles de constructibilité plus généreuses ».
Généreuses pour qui ?
Si les acquéreurs de centres d'îlots du centre de Tours en général et, dans le cas de l'îlot Traversière, la fédération de chasse réussissent à acheter les propriétés qu'ils convoitent, pour les revendre à des promoteurs, les résidents pourront être assurés de voir disparaître de grands espaces verts et s'élever de grands immeubles au cœur de ces zones.
C'est la raison pour laquelle le PLU donne l'étrange sentiment d'avoir été conçu dans le but de faciliter des projets immobiliers de grande ampleur dans un périmètre restreint auparavant protégé. Ceci au mépris de l'environnement, de la préservation du patrimoine et de la qualité de vie de ses habitants et en complète contradiction avec le discours officiel sur l'environnement et l'écologie.
En ce qui concerne l'îlot Traversière, il est impossible d'imaginer que le traitement spécifique réservé à cet espace ne soit pas le fait d'intérêts particuliers et que la modification du POS n'ait pas été effectuée afin de faire tomber barrières et restrictions qui rendaient impossible de tels projets dans une zone précédemment destinée à être sauvegardée.
Alors que la ville de Tours procède à l'aération de certains quartiers en abattant des tours (tour Theuriet à Sanitas) afin d'améliorer le cadre de vie de ses habitants, elle propose à l'inverse de multiplier les constructions de nouveaux immeubles dans un centre ville où les jardins privatifs font pourtant office de régulateur de chaleur, de pollution et permettent le maintien d'écosystèmes vitaux au cœur de la ville.
En conséquence, s'insurge contre le projet de PLU et demande sa révision afin que les propriétés indûment exclues des espaces boisés classés et de la liste des bâtiments à conserver soient réintégrés dans l'espace à sauvegarder.

Le PLU n'a pas pour objet de protéger des arbres fruitiers !

L11-Lettre de Monsieur John GAGE, 9, rue Traversière à Tours.

Le 3 avril 2010, les membres de la fédération départementale des chasseurs ont voté en faveur de l'acquisition d'une propriété voisine de leur siège.
Cette propriété a été achetée pour en transformer le jardin en parking. Des arbres anciens ont été abattus.
Cette fédération subventionnée s'emploie maintenant à acheter une des propriétés voisine de leur siège.
Pourquoi vouloir encore agrandir le parking, alors que le parking Vinci de la gare est à quelques pas ?
La vraie raison est le PLU.
Les changements de règles d'urbanisme prévues dans le PLU ont incité la FDCE 37 à s'embarquer dans la spéculation immobilière au cœur même de la ville.
Au moment où des nations entières (Espagne, Irlande, Islande…) ont été mises à genou par les déprédations de promoteurs immobiliers devenus fous, Tours, par son PLU, a décidé d'encourager les mêmes comportements au centre même de la ville.
Il est nécessaire qu'une enquête approfondie soit menée pour connaître la raison pour laquelle les chasseurs sont autorisés à jouer avec des millions d'euros provenant des impôts pendant une période de crise économique.
Il est espéré que cette investigation ne dévoile pas de collusion avec des administrateurs de la ville.
Le PLU doit être modifié pour protéger le cœur de la ville contre les spéculations immobilières nuisibles.

Les terrains dont il est question sont situés dans le périmètre d'extension du Secteur Sauvegardé, régi par le PLU dans l'attente de l'élaboration du PSMV. Tout projet pouvant remettre en cause le futur règlement et l'esprit du Secteur Sauvegardé fera l'objet d'un sursis à statuer ou d'un refus.

O26-Madame Claire CHAMBON, 5, rue Traversière à Tours.

Il est incohérent d'étendre au secteur sud Traversière, secteur d'extension du périmètre sauvegardé sous 3 ans, la zone d'influence du tramway et donc d'y programmer la densification des surfaces bâties et l'augmentation de la hauteur des constructions nouvelles en bordure de rues, alors que des tours à Sanitas ont été rasées à juste titre.
La réduction des espaces verts, la densification de l'habitat font-ils maintenant partie du catéchisme écologique municipal?
La densification contribuera à aggraver l'état de sécheresse du sol: passer en effet de 50 à 70 % ne va pas dans le sens de l'alimentation des nappes phréatiques à une époque où l'eau se fait rare.
L'implantation du tramway entraîne une dégradation de la qualité de vie par la densification de constructions dans son couloir. Il ouvre la boite de Pandore à tous les affairistes de tous poils
Rejette la vision de prestige technocratique du développement révélée par le projet.

La densification préconisée globalement à l'intérieur du corridor du tramway ne pourra pas se concrétiser partout notamment dans les secteurs patrimoniaux.

L48-Lettre de Monsieur Hubert CHAMBON, 5, rue Traversière à Tours.

Est extrêmement étonné et désagréablement surpris du projet d'extension de la zone d'emprise du tramway dans le secteur Traversière, Heurteloup, Petit Pré, Jules Simon. Cette excroissance donne l'impression d'avoir été créée pour la circonstance d'un projet particulier.
S'étonne que les plans soient établis à partir de données du cadastre non actualisées. Les parcelles 360, 359 et 342 ne correspondent pas à la réalité.
La densification de l'urbanisation projetée est contradictoire avec les contraintes drastiques imposées aux propriétaires sur la nature des travaux et sur les matériaux employés dans le périmètre de la cathédrale.
Cherche la cohérence environnementale entre le projet d'un transport moins polluant et la nécessité de saccager un couloir d'un km de large pour en permettre l'implantation.
Quid de la cohérence avec le classement à terme du quartier en secteur sauvegardé ?

Voir les réponses précédentes.

L49-Lettre de Madame L. de Cossé Brissac, « La Grifferie » à Luché Pringé.

Propriétaire d'une maison située au 11, rue Traversière, constate que la ville de Tours projette de classer en zone UCat un quartier précédemment classé comme une extension du secteur sauvegardé-secteur dont les règles se sont heureusement appliquées aux travaux et projets jusqu'à aujourd'hui.
Remarque que l'espace boisé classé ne recouvre pas la surface exacte du jardin. Est sûre qu'il s'agit d'une erreur matérielle de transcription, cette partie étant plantée de marronniers.
Demande la rectification de cette erreur.

Après vérification, la rectification sera faite pour l'espace boisé classé.

Considère que la ville de Tours doit sa renommée à l'équilibre conservé entre une intense activité et une douceur de vivre à laquelle contribue fortement la protection de son patrimoine bâti et comprend que les projets immobiliers doivent être surveillés de près.
Par contre est choquée de constater le classement en zone UCat du quartier qui serait livré aux promoteurs immobiliers alors que ce périmètre appartenait à l'extension du secteur sauvegardé.
La maison située sur la parcelle 343 mérite une protection.
Demande la confirmation du classement du quartier en extension du secteur sauvegardé.

O23-Monsieur André POUPARDIN, 7, impasse Heurteloup à Tours.

Constate que sa maison située sur la parcelle 343 construite en 1864 et maintenue en excellent état n'est pas destinée à être conservée et que le jardin attenant n'est pas classé en espace boisé à préserver.
Cette différence de traitement fait craindre la construction prochaine d'immeubles de plusieurs étages.
Suggère que la largeur du corridor soit ramenée de 1000 à 800 mètres et que soient disposés de nouveaux îlots de verdure pour remplacer les arbres abattus.

Courrier L35, Mme ARNAUD Véronique, "La Richardière", 37160 ABILLY, le 4 mars 2011

Objet: Propriétaire des parcelles 354 (Laboratoire R.ARNAUD du 40 rue Jules Simon) et 355 (38 rue Jules Simon), j'ai été tenue au courant récemment du projet d'extension en UCat du secteur compris entre le sud de la rue Traversière, l'ouest de la rue du Petit Pré, le nord du boulevard Heurteloup et l'est de la rue Jules Simon.
Au 38 rue Jules Simon, j'ai aménagé un cabinet médical ainsi que cinq appartements dans un bel hôtel particulier du XVIIIème, louant également à l'étage "un meublé de tourisme en Touraine", classé trois étoiles. Or lors de mes derniers passages à Tours, j'ai constaté avec horreur que la parcelle 344 (à l'est), auparavant beau jardin, était devenu un vaste champ de labour où stationnaient des camionnettes de la Fédération des chasseurs d'Indre et Loire.
Il fut un temps où mon père s'était opposé à la construction de l'immeuble du 44 boulevard Heurteloup (parcelle 351), donnant sur notre jardin, et dont le parking fut construit sans son accord. Il n'est donc pas pensable que l'on puisse construire aujourd'hui un immeuble pouvant dépasser les 18 mètres sur la parcelle 344, dans un secteur sauvegardé. Ce serait un grave préjudice pour nos locataires et moi-même, ainsi que pour tous ceux qui vivent autour.

La hauteur de 18m évoquée ici est une hauteur maximale, d'autres règles s'appliquent notamment la règle d'intégration dans l'environnement. De plus le PLU n'est qu'un document provisoire dans l'attente de l'élaboration du PSMV, règlement propre au Secteur Sauvegardé.

O34-Monsieur J.GOURSOT, ingénieur général honoraire du génie rural des eaux et forêts, 20, rue Jules Simon à Tours.

Fait deux remarques générales.
La défense du cadre de vie passe en grande partie par le respect des espaces verts.
L'accroissement de population est inéluctable. Si la densification de certaines zones correspond à une meilleure économie de l'espace, encore faut-il que ce ne soit pas au détriment des espaces verts.
Une partie de la zone pour laquelle des prescriptions (hauteurs...) sont proposées dans le projet de PLU doit, semble-t-il, faire l'objet de l'extension du Secteur Sauvegardé.

Doit-on penser que les prescriptions relatives à cette zone sont déjà « arrêtées » ou pourront-elles être modifiées dans le cadre de la procédure extension du Secteur Sauvegardé?
Procédure qui ne devrait pas tarder...
Remarque ponctuelle.
Dans le cadre du secteur compris entre le boulevard Heurteloup, la rue Jules Simon, la rue Traversière (extension du secteur sauvegardé), l'ensemble des « jardins » ont été classés en espace boisé à conserver, sauf ceux relatifs, entre autres, aux parcelles 344, 343 et 496 qui ne sont pas dotées de cette trame. Pourquoi?

- *Les secteurs UCa et UCat constituent le périmètre d'extension du Secteur Sauvegardé défini par arrêté préfectoral du 16/01/2008. Dans l'attente de l'élaboration d'un règlement spécifique au secteur Sauvegardé, appelé "Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur" (PSMV), c'est le PLU qui le réglemente. On peut qualifier la réglementation du PLU de provisoire mais elle est applicable. Toutefois si les projets issus de cette réglementation remettent en cause le futur PSMV, ils peuvent être suspendus par l'architecte des Bâtiments de France. A terme les dispositions du PSMV se substitueront à celles du PLU.*

- *Espaces boisés non classés sur les parcelles 344, 343 et 496.*
  La délimitation des espaces boisés classés dans ce secteur reprend exactement celle du POS.

  Le seul fait que tous les projets de construction dans l'îlot Traversière soient soumis à l'appréciation de l'Architecte des Bâtiments de France, au regard du PSMV, est de nature à apaiser les craintes des habitants sur la préservation de l'ambiance actuelle de ce quartier.

O61-Madame Annie SIX, 34, rue Jules Simon à Tours.

La construction d'un immeuble moderne dominant un quartier à grande unité architecturale où les travaux de façades sont soumis à l'architecte des bâtiments de France surprend les résidents. Projet plutôt iconoclaste.

La quasi-totalité des immeubles dans cette rue est protégée donc peu de probabilité de voir de nouvelles constructions. Mais théoriquement un projet à la place de rares bâtiments non protégés pourrait être admis à condition qu'il respecte le règlement, en particulier le principe d'intégration dans l'environnement. A noter que la partie sud de la rue a été intégrée dans le périmètre d'extension du Secteur Sauvegardé, la partie Nord étant dans le Secteur Sauvegardé d'origine.

IV.7 – Examen des observations relatives à la réglementation et au règlement.

L31-Lettre de Monsieur Philippe MONTANDON, architecte DPLG, 30, boulevard Heurteloup à Tours.

Appelle l'attention sur l'article 10 qui précise la hauteur maximale des constructions admises par rapport au niveau du terrain naturel de la parcelle.
Plusieurs endroits de Tours présentent des parcelles situées en contrebas de l'alignement de voirie. Cet article limite très sensiblement la hauteur des constructions.
Demande, s'il serait possible, dans ces cas de configurations topographiques particulières de se baser sur le niveau de la voie publique, quitte à moduler cette approche à des conditions

d'intégration et d'insertion à apprécier au cas par cas, comme par exemple la largeur de la voirie, les constructions avoisinantes existantes, les orientations de développement, etc. Ajoute que les services de l'urbanisme sont parfaitement conscients de ce problème et l'avait déjà pointé depuis un certain temps.

Remarque pertinente. En effet, dans ces cas particuliers, le règlement pourra être modifié en prenant en référence le niveau de voirie au moins pour les constructions élevées en bordure de voie.

Selon le règlement, la mesure de la hauteur des constructions sur terrains en pente est faite à partir du point médian par section de 20 mètres dans le sens de la plus grande pente.

L50-Dossier fourni par Monsieur Raymond GACHIGNAT, 6, square Mantegna à Tours. (à lui rendre après étude (0247205374) pour l'association protection et défense du cadre de vie aux rives du Cher (avec plans et pièces justificatives).

Adresse un mémoire concernant les observations, objections et suggestions de l'association pour ce Qui concerne le lotissement Grammont dit zone B dont les formalités de lotissement ont été confirmées par l'arrêté préfectoral du 14 janvier 1964, prorogé sans limite de date par l'avis de la ville de Tours lors de son conseil municipal du 18 juillet 1988 en application de la loi n°86-13 du 6 janvier 1986 (J.O. du 7 janvier 1986, page 330).

Demande sur le texte du règlement:
Zone US, caractère général de la zone, page 47, deuxième paragraphe : ajouter que cette partie est soumise à des règles de constructibilité et d'aménagement relevant d'un règlement spécifique conformément à l'arrêté cité ci-dessus.

Le Code de l'Urbanisme, dans son article R123-14, énumère plusieurs documents qui doivent figurer en annexe du PLU à titre informatif. Les lotissements dont les règles ont été maintenues en font partie. Le lotissement n° 63-L-118 de la zone d'habitation des Bords du Cher dite Zone B est donc est donc délimité dans le "Plan des annexes" du PLU.

Zone US, préambule, page 48, le PLU ne prend pas en compte les nuisances sonores générées par le tramway lorsque ce dernier sera en exploitation, en particulier dans le secteur des Rives du Cher. Renseignements pris auprès du SITCAT et Citétram rien n'a été prévu pour limiter l'augmentation du niveau sonore dans le secteur de la station Valadon et pour limiter l'aggravation des nuisances vibratoires.. Demande au commissaire-enquêteur de compléter son avis et ses conclusions sur le sujet des nuisances phoniques et terrestres le long du corridor de cheminement du tramway, en particulier, dans l'environnement de la station Valadon.

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre est une servitude d'utilité publique (annexée au PLU) relevant de la compétence de l'Etat. Le PLU ne peut pas de lui-même créer un classement sonore d'infrastructure. L'impact sonore du tramway a été étudié et évalué dans le cadre du dossier de DUP lié à ce projet.

Zone US, page 49, article 3. Conditions de desserte et d'accès des terrains. Le PLU prévoit que les voies d'accès doivent réponde à des normes. Or, l'avènement du tramway ampute les conditions de circulation dans le lotissement. Les modifications en cours vont transformer un secteur de 546 appartements comprenant deux tours, dont une IGH en cul-de-sac suite à la suppression de l'entrée-sortie Est du lotissement près de l'avenue de Grammont.

Ceci relève du projet tramway soumis à une commission de sécurité ad hoc.

Dans la zone en cul-de-sac près de l'immeuble IGH, il n'est pas prévu de placette ni d'aire de retournement pour les véhicules de livraison ou de pompiers. Demande, dans le cadre de l'accès aux services de sécurité, que l'accès central au lotissement, soit en face d'une contre allée et non décalé, comme c'est le cas actuellement.

Voir la réponse ci-dessus.

Zone US, page 53, implantation des constructions…articles US 8- US 9.1.1 et 9.2. Non réglementées. Ajouter : Hormis la partie du lotissement Grammont zone B dont l'assiette foncière est réglementée par l'arrêté préfectoral du 14 janvier 1964 et par l'avis municipal du 18 juillet 1988.

Le règlement du PLU n'a pas pour objet de rappeler les règles d'un lotissement qui ne concerne que quelques parcelles du territoire communal.
Seule obligation du PLU : rappel en annexe à titre informatif.

Zone US 12, pages 61 et 62. obligations imposées aux constructeurs en matière d'aires de stationnement. Compte tenu du passage du corridor du tramway et de la construction de deux stations au Nord du lotissement, constate que les règles de stationnement prévues au POS et au Plu sont aujourd'hui bafouées. Le tramway va empiéter la capacité de stationnement de 85 places. Propose une solution à court terme en construisant sur emprise publique d'un parking de 20 à 25 places autour du square Mantégna, selon plan joint ou, à long terme, de parkings d'environ 200places sous les squares Véronèse et Montégna. Il est en effet précisé page 62 du projet de règlement du PLU que pour les constructions à usage d'habitation réalisées dans le corridor du tramway, des places de stationnement supplémentaires destinées aux visiteurs peuvent être acceptées. Actuellement, le quartier composé de 670 appartements dispose de 500 places pour véhicules en accès libre, public ou privé. 85 places vont être supprimées. Il est probable que les aménagements vont en créer 48 ; le déficit en stationnements accessibles qui était de 170 passera à 207 sans tenir compte du nécessaire en stationnement pour accéder aux services publics : bibliothèque, salle des fêtes, deux crèches, supérette, école, locaux associatifs, commerce, etc…

Ceci ne relève pas du PLU.

Zone UP, page 81. Il n'est pas fait mention des 3 squares ou emprise foncière du lotissement Grammont zone B, alors qu'il en est fait mention dans le plan de recollement. Souhaite la mise en concordance de la planche n°31 avec le texte de présentation de la zone UP page 81 et que soit ajouté en fin de paragraphe la mention : Il est précisé que les zones UP intégrées dans les zones US et USt du lotissement Grammont zone B sont soumises à l'arrêté Préfectoral…

Voir la réponse précédente.

Zone US, page 64, article US 14, COS, mention non réglementée. Demande d'ajouter : il est précisé que la zone US recouvre une partie de l'assiette foncière du lotissement Grammont zone B.

Voir la réponse précédente.

Occupation et utilisation du sol interdites, pages 82. Les articles UP 2 à 4 sont également soumis à l'arrêté préfectoral cité ci-dessus.

Demande également la prise en compte de la spécificité du lotissement dans le document du PLU relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre en exprimant des anomalies ou omissions pour les pages 1, 27 et 32.

Le PLU n'annule en rien les textes réglementaires relatifs à votre association, qui restent en vigueur.

O28-Monsieur Olivier AUBERT, 11, rue de Beausite à Tours.

Propriétaire d'un appartement dans une maison divisée en 3 appartements et située sur la parcelle AP 405 (plan joint) exprime, avec l'illustration de sa situation personnelle, son opposition à ce que la réglementation du PLU permette la densification des cœurs d'îlots.
Il existe aujourd'hui 3 parcelles, 2 concernant la copropriété (405 et 407), la 406 appartenant à un autre propriétaire vendeur initialement des appartements évoqués précédemment.
La parcelle 406 serait susceptible de voir se réaliser une construction de logements (appartement ou maison individuelle).
Le PLU permettrait une construction en limite de propriété pouvant ainsi entraîner des troubles de jouissance du bien sur la parcelle 405.
La répétition de ce type de projet pourrait ainsi amener à de nombreuses situations similaires et contentieuses et à des troubles de jouissance. Dans le POS, des constructions annexes étaient envisageables. Dans le PLU futur, il pourrait s'agir de constructions à part entière avec leurs nuisances.
Cette constructibilité accrue entraînerait ainsi des nuisances en termes d'accessibilité, de stationnement et surtout de circulation des véhicules des riverains des 3 parcelles.
Espère voir ses remarques prises en compte afin de mieux maîtriser toute construction future sur la parcelle 406 ou, plus généralement en cœur de parcelle, voire d'interdire la construction en cœur d'îlot.

Le PLU autorise les constructions en limite de propriété, au-delà de la bande des 15 mètres, avec une hauteur limitée à 3,50m à Tours-nord sauf adossement à un bâtiment plus haut. Il n'est pas possible d'interdire les constructions en cœur d'îlot ; cependant elles doivent respecter plusieurs règles : limitation de hauteur, emprise au sol, espace libre, stationnement, distance par rapport aux limites séparatives…

L46-Lettre de Monsieur Didier PASTOUREL, CAVINVEST SARL, 9, rue Nationale à Tours.

Gérant et actionnaire principal de sa société, exploite un négoce d'armoires à vin, de climatiseurs de caves et de systèmes de rangement en haut de la rue Nationale (n°9) dans des locaux qu'il occupe en qualité de locataire d'un bail commercial. Il a décidé de réorienter son activité vers les arts de la table.
Or, son projet professionnel est totalement conditionné par le projet urbain de la ville dans la partie Nord de la rue Nationale. Informés en mars 2009 à l'occasion d'une réunion en mairie, les commerçants concernés ont appris le souhait de la ville de permettre l'implantation de complexes hôteliers et la création d'un musée des beaux-arts. Il a été clairement indiqué que ce projet était susceptible d'impacter les commerces.
Depuis cette date n'obtient plus d'informations de la ville de Tours.
Constate que le projet de PLU est particulièrement taisant sur le devenir du plan de sauvegarde et de mise en valeur.

La réalité de ces projets conditionne totalement sa réorientation professionnelle.
Souligne l'obligation de compatibilité entre un plan de sauvegarde et de mise en valeur avec un PLU et cite l'article L.313-1 du code de l'urbanisme et conclut que le projet de révision du POS valant PLU aurait également dû concerner l'intégralité du périmètre du plan de sauvegarde et de mise en valeur.
Estime que la procédure d'élaboration du PLU doit être regardée comme entachée d'une grave irrégularité, qui, au surplus, est de nature à préjudicier à ses intérêts professionnels. Pour ces raisons, demande au commissaire-enquêteur d'émettre un avis défavorable ou de l'assortir, non pas d'une recommandation, mais d'une réserve.

Le règlement du PLU ne régit pas un Secteur Sauvegardé doté de PSMV; c'est la raison pour laquelle le PLU ne comporte pas de dispositions réglementaires sur le Haut de la rue Nationale.
Cependant le PADD du PLU doit couvrir l'ensemble du territoire communal y compris le Secteur Sauvegardé car c'est le projet de développement de la commune.
*A ce titre le PADD fait allusion aux projets dans le secteur du haut de la rue Nationale dans les objectifs de valorisation des potentiels culturels (page 6: **équipement consacré à la création contemporaine place Anatole France**), de développement de la fonction touristique (page 7: **développement de l'offre hôtelière participant au projet urbain global**), de création de **signaux métropolitains forts, porteurs d'identité** notamment en bord de Loire (page7).*
L'article L 313-1 du Code de l'Urbanisme stipule que "le PSMV doit être compatible avec le PADD du PLU". Dans le cas présent, le PSMV est en cours de révision; parallèlement le PSMV sera modifié (dans le cadre d'une procédure de modification de compétence de l'Etat) pour la partie concernant le Haut de la rue Nationale pour mettre en œuvre les projets d'équipements hôteliers et ainsi le rendre compatible avec le PADD. Cette modification fera l'objet d'une enquête publique à part.

Il faut bien convenir que l'entrée Nord du centre ville est particulièrement laide, résultat d'une reconstruction rapide après les bombardements de la deuxième guerre mondiale. Une création contemporaine de qualité n'est pas incompatible avec l'église Saint Julien, les deux ensembles se mettant mutuellement en valeur.
La procédure suivie est réglementaire.
S'agissant des préjudices que les projets pourraient vous causer, vous serez indemnisé réglementairement sur la base des justificatifs que vous pourrez produire le moment venu.

O72-C.BRENET.

Le cas des parcelles situées à l'angle de plusieurs voies n'est pas évoqué dans le PLU, quant à la règle de l'alignement ou de l'implantation à 5 m difficilement applicable, certaines parcelles devenant inconstructibles.

L'article 6 du règlement devra définir le ou les axes à prendre en compte dans ce cas.

IV.8 – Examen des observations favorables au projet.

L41-Lettre de Madame Catherine ROYER, promoteur, 134, avenue de Grammont à Tours.

Exprime son soutien au projet qui répond complètement à la mixité et à la diversité urbaine.
Le PLU est un outil indispensable pour construire ensemble une ville harmonieuse.

L42-Lettre de Monsieur Claude BLANCHET, architecte, 82, rue Marcel Tribut à Tours.

Le projet répond parfaitement aux attentes en termes de qualité urbaine, densité et mixité. Le PLU sera un outil indispensable pour les acteurs de l'art de construire en vue d'une recherche de qualité.

O43-Monsieur Jean-Marie BEAUVAIS.

Le PLU va dans le bon sens dans la mesure où il permet à un maximum de personnes de bénéficier du tramway grâce à une densification de l'habitat autour des stations et évite aux familles de partir dans le périurbain, où elles seraient dépendantes de la voiture et donc à la merci de la hausse prévisible du prix du pétrole. Bien sûr, cela ne doit pas se faire au détriment de la trame verte au contraire.
Le PLU pourrait encore être amélioré en réservant un espace non loin du carrefour de Verdun pour y construire une station de correspondance entre, d'une part le tramway et d'autre part le train ou le tram-train, en attendant une véritable interpénétration des deux réseaux ferrés.

Cet espace a été demandé par le SITCAT, l'autorité organisatrice des transports sur l'agglomération tourangelle. Le PLU va y répondre.

O50-Monsieur Laurent VAUDEGAR, 29, rue Plantin à Tours.

Le projet est tout à fait en cohérence avec les orientations du rapport prenant en compte le dynamisme et le renforcement de l'attractivité de la ville de Tours. Eléments devant être renforcés tout en préservant la qualité de vie et le patrimoine existant. Les projets relatifs à la densification sur le corridor du tram d'une part et à l'ouverture « perméabilité » des bords de Loire d'autre part représentent un bon exemple de cet équilibre.

O51-Monsieur Michael CORTOT, 14, rue de Bouilly à Tours.

Le projet répond aux objectifs du développement durable du territoire. En permettant de construire plus en ville, on limite la consommation de terrains en périphérie. Les hauteurs maximales envisagées dans la plupart des quartiers, notamment à Velpeau, restent raisonnables. Souscrit pleinement aux mesures proposées.

O52-Monsieur Frédéric DELAHAYE, 14, rue de Bouilly à Tours.

Le PLU est le développement durable dans son application, dans la réalité. Tout le monde se plaint de la bétonisation des campagnes, des espaces naturels, mais, a contrario, cela veut dire que la ville doit toujours être aménagée pour accueillir davantage d'habitants. Une ville avec des immeubles à taille humaine de 3, 4 étages est la solution à la préservation des campagnes proches, aptes à répondre aux autres besoins alimentaires et ludiques des urbains. La rurbanité est aujourd'hui une incohérence, c'est même un crime pour l'avenir des générations futures. Le PLU est donc la seule et vraie solution à mettre en oeuvre à l'aube du XXIème siècle.

O63-Monsieur Laurent DELATTRE, 20, rue Croix Montoire à Tours.

Les documents présentés sont d'une grande qualité et ont le mérite d'être compréhensibles par le plus grand nombre.
Il ne faut pas avoir peur de la densité urbaine à une époque où les m2 sont de plus en plus rares dans les centres urbains.
Tours ne doit pas être une ville musée arc-boutée sur son patrimoine aussi riche et important soit-il. Il faut que l'architecture contemporaine puisse s'y exprimer. Il faut saisir la chance que

représentent à cet égard les dispositions du PLU. Le fait d'intégrer le tramway dans l'évolution de la ville est riche de potentialités quant au développement de cette dernière.

O64-Monsieur PERRIN-BERCHICHE, 7, rue Miquel à Tours.

Grande lisibilité des documents du PLU. Vision moderne et contemporaine de la ville.
Le projet correspond bien au dynamisme de la ville et de l'agglomération.
Avis favorable aux options et orientations proposées pour Tours, ville du XXIéme siècle.

O65-Madame Arlette BOSCH

L'avis sur le PLU est difficile tant l'enjeu est large. Après réflexion, soutient le projet tel qu'il est présenté. En effet, son élaboration a été faite avec soin, sans précipitation, en confrontant les professionnels de l'urbanisme aux tourangeaux.
Le PLU convient car il prend en compte la préservation de l'existant en l'améliorant, l'attractivité de la cité et demande autour du tram des signes forts de modernité.
Nul doute que des observations précises et judicieuses devront être prises en compte, mais cela n'enlève rien à l'opinion positive sur le projet.

O70-Madame ARSIA.

La ville ne cesse d'évoluer et de se dynamiser. Issue d'un quartier populaire, apprécie la mixité entre les logements entre les logements sociaux et les parcs privés, qui permet échange et proximité. Regrette l'absence de hautes tours pour logements sociaux et bureaux à Tours.

O73-Monsieur Pierre ROCHER.

Le PLU répond aux enjeux de développement durable en proposant une densification de la ville.

O76-Madame Monique MAUPUY, 28, rue de Clocheville à Tours.

La ville de Tours est riche d'un patrimoine exceptionnel, représentatif de plusieurs siècles. Le PLU présenté devrait permettre d'y laisser notre empreinte.
L'arrivée du tramway conduit à repenser la ville, sans rien enlever au passé. Les tours proposées, à condition de répondre à ce qui se fait de mieux en architecture, y contribueront.
La prise de conscience de l'écologie amène à revoir les déplacements, donc à densifier les villes.
Il est parfois reproché à Tours de ne pas avoir assez de bâtiments et d'œuvres d'art extérieurs modernes. Saisissons l'occasion de montrer que Tours sait aussi au début du 21 éme siècle trouver des bâtisseurs exceptionnels.
Approuve l'esprit de créativité qui redonnera un nouvel aspect très intéressant au haut de la rue Nationale.

IV.9 – Examen des observations relatives à la protection des bâtiments et des éléments paysagers à conserver.

L43-Lettre de Monsieur Roland GOLEO, 22, rue Miquel à Tours.

Demande la protection de deux bâtiments au titre de l'article L. 123-1-7 situés 22, rue Miquel et 26, rue Febvotte. Joint des photos.

Note qu'aucune construction n'est protégée au sud du boulevard Thiers.

A vérifier sur place.
NB: l'absence de protection spécifique dans le PLU n'empêche pas le propriétaire de conserver et de remettre en valeur son patrimoine.

O30-Monsieur et Madame Robert GROLLEAU, 15, rue Claude-Thion à Tours.

Assez de constructions nouvelles. Pas besoin de « grandir »surtout en hauteur. Assez d'abattage d'arbres et de bétonnage. Laissez les Tourangeaux respirer. Plutôt rénover les bâtiments anciens, témoins de notre passé et entretenir nos trottoirs et rues dans un triste état, surtout si on « conseille » le vélo.

Dans la continuité du POS, le PLU protège plus de 2000 immeubles témoins du passé. Cependant il encourage parallèlement le renouvellement urbain car une ville ne peut pas rester repliée sur elle-même, fusse-t-elle une ville avec une richesse patrimoniale comme Tours!

O87-Monsieur Gérard ADRIANSSENS, 3, allée du Cèdre à Tours.

Il est étonnant de voir un espace boisé classé parcelle 414 au 3, allée des Cèdres, alors que seul un cèdre remarquable subsiste, les 7 marronniers anciens sont malades et doivent être abattus (risque de chute) prochainement. Cette zone verte semble avoir été faite à la louche.

A ajuster après vérification.

Un espace boisé classé n'exclut pas la coupe des arbres avec autorisation, s'ils sont malades ou au titre d'une saine gestion forestière. Des jeunes arbres peuvent être plantés ou l'espace peut être transformé en pelouse avec un seul cèdre. Il n'en restera pas moins EBC. Dans Tours, de nombreux espaces boisés classés ne comportent pas seulement des arbres.

IV.10 – Examen des observations relatives à l'orientation d'aménagement Saint Lazare.

L44-Lettre de Madame Marie Claude THIBAUD, 73, avenue de Grammont à Tours.

Demande le maintien des jardins ouvriers de Saint Lazare. Ils sont bien cultivés et bien entretenus.
Estime prioritaire la reconstruction de la passerelle Fournier et la préservation des perspectives visuelles entre les quartiers.
Demande absolument à conforter et développer la trame verte avec une véritable arborisation des artères de la ville. Cite des exemples.
Le Plu n'est pas adapté. Avis défavorable.

Voir les réponses précédentes.

O24-Madame Françoise AMIOT, présidente de l'association TCSP 37.

Demande la préservation des jardins familiaux de Saint Lazare et la reconstruction et non la rénovation de la passerelle Fournier.
Demande que le développement de la trame verte soit effectif.
Demande la préservation des particuliers tourangeaux.
Refuse la construction d'une tour en lieu et place de l'îlot Vinci et la construction de deux

tours en haut de la rue Nationale.
A relevé des dégâts annoncés par le PLU sur les platanes des boulevards Heurteloup et Béranger et des tilleuls place Mame et Choiseul.

Quels sont les dégâts annoncés par le PLU sur ces plantations ?
Voir les réponses précédentes.

O33-Monsieur Régis CRONIER, 54, rue du Docteur Ledouble à Tours.

Site Saint Lazare. Le simple schéma d'une bande verte qui serait réduite à une allée ne correspond pas aux attentes des habitants. Ceux ci sont demandeurs d'un véritable espace vert. En outre, les hauteurs constructibles devraient être limitées à 12 m et non 15 m
Tours près de la gare. Le projet est disproportionné par rapport aux îlots voisins. Il ne faut pas défigurer le site par un immeuble de grande hauteur proche de la gare monument historique remarquable et de la limite du périmètre du patrimoine mondial de l'UNESCO.
Deux Lions. Une hauteur constructible de 65 m ne sera pas harmonieuse avec le reste du quartier.

O58-Signature illisible.

Habite près de la rue du Chemin de Fer et rêve que les petits jardins jouxtant cette rue deviennent un vrai jardin public ouvert à tous.

O80-Monsieur Dominique JAUZENQUE, 2 A, rue du Vieux Bourg à Fondettes.

Considère que les jardins ouvriers de Saint Lazare sont un poumon pour la ville et sont la mémoire de l'ère industrielle du XIX éme siècle. Refuse qu'ils soient sacrifiés à l'ère du tout béton. Ils constituent de petits espaces verts et renforcent le lien social. Il ne s'agit nullement de jardins spontanés, mais de vrais jardins.
Demande de tout mettre en œuvre pour les préserver.

- *L'espace vert est bien acté dans les orientations d'aménagement du PLU. Contrairement aux petits jardins privatisés actuellement, cet espace sera ouvert à tous.*

- *Les constructions envisagées devront s'intégrer dans le contexte urbain existant.*

Cette aménagement vise à satisfaire le besoin en logements, tout en créant un espace vert public linéaire sur toute la longueur du site, qui sera largement pourvu en circulations douces.
A deux pas du tramway, le quartier devrait y gagner en qualité de vie.

IV.11 – Examen des observations relatives aux réseaux.

L47-Lettre de Mademoiselle Valérie BESNARD et de Monsieur Philippe BODIER, 85, rue de Chatenay à Tours.

Appelle l'attention sur le système d'évacuation des eaux usées non conforme de leur maison individuelle équipée d'une fausse toutes eaux. La SATESE a effectué un contrôle qui conclut à l'impossibilité d'un système d'assainissement individuel compte tenu de la nature du terrain et de la surface de la parcelle.

Le réseau d'assainissement collectif ne passe pas dans leur rue.
Demande quelles sont les obligations de la mairie et les leurs en matière de normalisation de leur système et quelles peuvent être les aides matérielles, humaines et financières dont ils pourraient bénéficier.

Il s'agit de terrain classé en zone N (naturelle et soumise aux nuisances sonores) au PLU et NDb (zone C de bruit) au POS.
Les problèmes d'assainissement des eaux usées relèvent de Tour(s)Plus.

Vous devez faire vidanger votre fosse par une entreprise agréée à vos frais, car vous ne disposez que d'un pré-traitement.
Votre maison est isolée et éloignée du réseau d'assainissement.
Vous pourriez être raccordés, toujours à vos frais, à plus ou moins long terme, lors de l'urbanisation de la zone 2AU, soit à un peu plus de 100 m au Nord de votre habitation.
Je vous invite à faire un courrier à Tour(s)Plus, service assainissement, pour des renseignements complémentaires.

IV.12 – Examen des observations concernant Tours Sud.

O60-F;D.

Handicapé en fauteuil roulant, c'est le parcours du combattant pour avoir accès à ce registre.
Aux Deux Lions, je trouve surprenant que des tours soient implantées dans un quartier de bâtiments à peu d'étage.

L'accessibilité au registre et au dossier du projet n'était pas satisfaisante pour les handicapés. A l'avenir, j'y veillerai

O62-Madame Raymonde JANIN, Rives du Cher.

Inquiète devant les tendances au gigantisme annoncées. Les tours de plus en plus hautes on-elles leur place dans le tranquille paysage tourangeau?
Le tram ne résout pas les difficultés d'accès aux transports en commun dans le vieux Tours.

Les tours existent déjà à Tours notamment au carrefour de Verdun aux rives du Cher et en bordure de Loire. Quant à l'opportunité on non du tramway, elle ne relève pas du PLU.

O68-Monsieur Grégory CAS, président de Vivre les Deux Lions, 8, rue Hannah Arendt à Tours.

Le PLU prévoit 2 tours jusqu'à 65 m. Ce projet donnera du dynamisme à la ville, une curiosité qui pourra attirer du tourisme. La densification sur le corridor du tram est une bonne chose pour préserver les terres agricoles. Insérer les nouveaux ensembles dans le bâti existant.

Réponses plus haut.

O66-Monsieur LEZEMENT, 4, rue Farman à Tours.

Il serait souhaitable de davantage sécuriser les pistes cyclables et de faire respecter la limitation de vitesse Exemple: rue du Pas Notre Dame et Pont du Fil.
L'urbanisation doit tenir compte de l'étroitesse des rues.
Ne pas oublier de mettre de la verdure dans la partie Ouest des Deux Lions déjà très minérale.

La partie Ouest des deux Lions est au contact de la Plaine de la Gloriette et du coteau boisé du Cher.

O81-AD.

Bravo pour l'accessibilité des registres!
Pourquoi ces tours immenses?
Pourquoi détruire l'harmonie des deux Lions avec des tours près de bâtiments d'étages raisonnables ?
Le bien être des habitants est-il pris en compte? Apparemment non...

Réponses plus haut.

O89-Signature illisible.

Cette enquête publique pour nous dire que la ville va s'agrandir en hauteur, que les espaces verts vont être sauvegardés...si votre enquête publique a le même impact que celle pour le tramway, faut arrêter d'en faire!
Nous n'arrivons plus à vivre dans de grands ensembles et vous allez en construire!
Vous trouvez ça beau les constructions à coté de l'Heure Tranquille? Comme densité, on fait très fort!
Vous allez faire comme vous voulez, alors, je n'en rajouterai pas.
Nous savons que la ville touche des subventions en fonction du nombre d'habitants...mais à quel prix?

Il ne faut jamais désespérer d'un monde meilleur demain.

IV.13 – Examen de l'observation relative à des emplacements réservés ou à des réserves foncières.

L51-Monsieur J.F. TROIN, FNAUT Région Centre.

Promotrice du tramway, la FNAUT trouve normale la densification prévue le long de son parcours, Le Transport en Commun en Site Propre, TCSP, devant jouer un rôle de fixation d'habitat et d'activités.
Il lui paraît tout aussi essentiel de prévoir, préserver et retenir des emprises permettant une exploitation future du tram-train à partir de la ligne de tramway n°1 prévue pour septembre 2013. Même si ce système ne fonctionne que dans 15 ou 20 ans, les raccordements entre ligne de tramway et voies de l'étoile ferroviaire doivent être prévus dès aujourd'hui par des réserves foncières et des règlements urbanistiques appropriés, notamment, en amont de la gare SNCF de Tours, avenue Winston Churchill, aux abords de la gare de Joué, autour du pôle ferroviaire de Saint Pierre des Corps et en d'autres points qui sembleraient utilisables.
Or, dans la liste des emplacements réservés pour le tramway (fascicule 8) n'apparaît qu'une longueur totale de 126 912 m correspondant à la ligne de tramway proprement dite. Il importerait d'anticiper et de prévoir d'autres emplacements de raccordement afin que des constructions ou aménagements ne viennent pas interdire plus tard cette interpénétration.
Rien n'est dit sur la possibilité d'une correspondance verticale entre tramway et TER au niveau du pont proche du carrefour de Verdun. Ce point stratégique semble aussi devoir être protégé.
Au-delà de ce point de correspondance, la FNAUT insiste sur les points de raccordement cités plus haut, véritable interpénétration des réseaux urbains et péri-urbains allant bien au-delà de

ce que l'on appelle couramment interconnexion. La chance que possède Tours de cette étoile ferroviaire utilisable sur 7 branches et interconnectable au réseau tramway ne doit pas être compromise.
La FNAUT estime par ailleurs que les limites administratives du PLU sont parfois inadaptées aux prévisions sur les flux de circulation. Ainsi, par exemple, les nuisances de l'avenue Georges Pompidou située sur la commune de Saint Pierre des Corps, mais jouxtant la commune de Tours, ne sont pas prises en compte, de même que celles liées à l'A 10 dans sa traversée de l'agglomération, alors qu'elles ont un retentissement direct sur la ville de Tours et, bien sûr, sur celle de Saint Pierre.

- *Concernant le projet tram-train, voir la réponse à M. OESINGER.*
- *Les limites administratives du PLU sont aujourd'hui celles du territoire communal et ne peuvent aller au-delà. Les nuisances sonores générées par les grands axes de circulation tels l'avenue Georges Pompidou et l'A10 sont gérées par le document « Classement sonore des infrastructures de transport terrestre », servitude d'utilité publique annexée au PLU.*

Le carrefour de Verdun est ses abords avec notamment l'emprise du journal « La Nouvelle République » est en zone USt : zone spéciale qui correspond au corridor du tramway. La ville a donc les moyens fonciers d'y organiser un point de raccordement.
Il est prématuré de définir des emplacements réservés avant DUP de la deuxième ligne de tramway ou de nouvelles dessertes à partir de la première.
Par contre, le foncier nécessaire à la logistique et à l'entretien pourrait être prépositionné et recherché sur le domaine RFF ou par ZAD de la compétence de la communauté d'agglomération.
L'interpénétration des réseaux urbains et péri-urbains a encore beaucoup de chemin à faire dans les esprits.

IV.14 – Examen des observations diverses.

O14-Monsieur Alain BEYRAND, 141, rue de la Fuye à Tours.

Demande le 1er février que le dossier soit consultable sur Internet.
Le 4 février, indique que le dossier est consultable sur le site de l'association AQUAVIT et espère le voir sur le site de la mairie.

La possibilité de consulter le dossier sur Internet a été donnée.

L21-Lettre de Monsieur Alain BEYRAND, 141, rue de la Fuye à Tours.
L22-Lettre de Monsieur Rémi FILLIAU, 22, rue Emile Zola à Tours.
L23-Lettre de Madame Jacqueline MALATRAY, 19, rue des Abeilles à Tours.
L24-Lettre de Monsieur Jean-Claude TAUPIN, 27, route de Cinq Mars la Pile à Saint Etienne de Chigny.
L25-Lettre de Madame Anita LOUAULT, 29, rue Auguste Comte à Tours.

Demandent la prolongation de l'enquête

L'enquête publique a été prorogée d'une semaine par rapport à la durée légale.

Considérant la population de la ville, et après avoir recueilli l'avis de Monsieur le Maire de Tours, j'ai décidé de prolonger l'enquête jusqu'au 10 mars 2011. Copie jointe en annexe.

L37-Lettre anonyme avec signature, 37 boulevard Béranger à Tours.

Évoque, avec nostalgie, l'époque où Tours avait su se libérer des tramways avec leurs rails et leurs aiguillages dangereux pour les cyclistes. Ils reviennent, alors que personne ne les réclamait.
Traite des mérites respectifs des moyens de transport.

Avis du commissaire-enquêteur.

Les sujets abordés ne relèvent pas de cette enquête publique.

O29-Monsieur Serge MARCHAIS, 55, rue Plantin à Tours.

Dans la mesure où l'hypothèse d'un contournement autoroutier vient d'être rejetée par le ministère de l'écologie peut-il être intégré au PLU la mise en place d'équipements anti- bruits le long de l'autoroute qui traverse la ville de Tours (A 10). Le trafic poids lourds est déjà très dense et il devrait encore augmenter.

Ceci ne relève pas du PLU.

Certes, mais indépendamment du PLU, la commune pourrait demander une mesure du bruit autoroutier pour déterminer si, du fait de l'augmentation de trafic, l'impact acoustique sur le bâti environnant ne dépasse pas les seuils réglementaires diurnes et nocturnes. Dans ce cas, le concessionnaire de l'autoroute pourrait être mis en demeure de poser des écrans anti-bruit sur cette voie urbaine.

O53-Rose-Monique et Philippe JUSSEAUME, 11, rue d'Entraygues à Tours.

Ce qui était le privilège de notre ville tenait dans la mesure et le souci d'une homogénéité en ce qui concerne les bâtiments. Nous avions cru comprendre que l'expérience des tours était abandonnée en raison aussi du souci esthétique.
Un point aussi qui nous inquiète est celui de la qualité de réception des ondes radio et TV et des télécommunications dans leur ensemble. Tours est dans une cuvette avec une qualité de réception mauvaise. La réception des émetteurs dont certains sont éloignés, ne va-t-elle pas être modifiée? Pense-t-on aux risques d'interférence?
Pour les projets de tours, éviter l'échec de la démesure et tenir compte des besoins.

A notre connaissance lorsqu'un immeuble de grande hauteur fait obstacle à l'émission où à la réception des ondes, des relais peuvent être installés pour éviter ces problèmes.

O67-Monsieur MILLER, 12, rue Simier à Tours.

Le parcours de la Dolve ne semble pas pris en compte.
Il y a des problèmes de remontées d'eau dans certains sous-sol, caves et parkings. Des immeubles plus hauts supposent des fondations plus profondes.

Les problèmes de remontée d'eau sont pris en compte dans le cadre de l'instruction des permis de construire.

L68-Groupe des élus VERTS de Tours.

Quel urbanisme pour Tours ?

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de Tours (PLU) est l'occasion de définir les contours d'une ville durable, correspondant à l'objectif général de réduction de l'empreinte écologique des activités humaines, notamment par la recherche de l'économie d'énergie et par le ralentissement de l'artificialisation des surfaces.

Lors de la dernière élection municipale, notre liste « Tours ma Ville en Vert » avait énoncé 4 impératifs pour un PLU durable :
- structurer l'espace urbain autour du transport collectif
- respecter les risques naturels et industriels
- réaménager les zones déjà urbanisées avant d'étendre l'urbanisation de l'espace.
- rechercher la mixité urbaine résidence/travail/loisir/services, avec pour objectif central la réduction des distances domicile-travail-loisirs-services.

Les élus Verts agiront pour que ces 4 principes soient au cœur du PLU, ce qui implique : que l' « écoquartier » de Monconseil soit desservi par le tramway dès 2013, que le risque inondation soit mieux pris en compte à Tours, que la construction indispensable de nouveaux logements sociaux se fasse par une densification de l'habitat à proximité des arrêts du transport collectif, que la réduction de la place de l'automobile en ville soit programmée, notamment par la réduction des places de stationnements (hors parkings-relais) et par l'accès à tous les équipements sportifs et culturels par d'autres modes de transports...

Permanences des élus Verts (François Lafourcade, Caroline Deforge, David Chollet) : tous les lundis de 16 heures à 18 heures, local des élus Verts mairie de Tours

- déposition des élus écologistes de Tours sur le Plu –

introduction

Le groupe des élus Verts de Tours a, à de nombreuses occasions, attiré l'attention du conseil municipal sur l'enjeu majeur de ce document de planification comme outil de changement et d'adaptation de la ville dans un contexte de changement climatique, d'épuisement des ressources en carbone fossile, et d'explosion des coûts de l'énergie.

Nous soutenons donc les objectifs de densification de la ville et de mixité des usages.
Il s'agit de deux éléments centraux en faveur de la réduction des distances entre habitat et équipement, habitat et bassin d'emploi, tout en permettant de réduire nos consommations d'énergie en terme de transports.

Le développement de l'offre de transport en commun constitue la clé de voûte du PLU. Toute fois, l'absence de la deuxième ligne de TCSP et de son corridor est, en contrepoint, une faille majeure du document proposé à l'enquête.

Si le projet de Plu est loin d'ignorer les objectifs de réduction de l'impact environnemental de la ville face à la croissance et au vieillissement de la population de Tours, il n'en comprend pas moins de nombreuses insuffisances.

I/ l'urbanisme face à l'enjeu des mobilités

1/ prévenir la génération de nouveaux déplacements automobiles

Le Plu s'accompagne de projets d'aménagements dans et hors du corridor du tramway, accompagnés par des évolutions du règlement d'urbanisme permettant une

densification de l'habitat dans le corridor du tramway. Le rapport de présentation avance les chiffres de 7500 logements pour 13000 nouveaux habitants à l'horizon 2010 (page 19).

Si nous partageons l'objectif d'augmentation de la population tourangelle, nous ne le dissocions jamais de la question des mobilités. Aussi, une augmentation de près de 10 % de la population de notre ville aurait du justifier une modélisation des déplacements générés (directs et indirects - marchandises et nouveaux services). En l'absence de cette modélisation, nous sommes réduits à analyser cet impact en fonction de nos connaissances sur les modes actuels de déplacement, ce qui nous amène à estimer que cette nouvelle population pourrait engendrer de 15 000 à 20 000 déplacements/jour en automobile à l'origine de Tours (hors trafics induits).

Ce chiffre est supérieur au trafic automobile évité par la réalisation de la première ligne de tramway sur l'ensemble de l'agglomération. Ainsi, la ville de Tours s'éloignerait d'une stratégie de transition vers la réduction de l'usage de l'automobile, laissant aux habitants le soin de s'adapter, seuls, aux évolutions du marché de pétrole dans les 10 prochaines années.

En conséquence, nous pensons qu'il faut anticiper les contraintes qui pèseront sur les habitants dans un futur proche et dissuader fortement, dès maintenant, l'usage de l'automobile en ville, particulièrement sur Tours Centre.

Nous devrions également anticiper la réalisation d'une ligne est-ouest de TCSP ainsi que la création d'une branche sud-est à la ligne 1 (desservant le quartier des Fontaines notamment).

Il est à regretter que le Plu ne réserve pas d'"emplacements pour ces projets. Nous regrettons également qu'il ne réserve d'emprises foncières pour le développement du nœud ferroviaire Tours-Saint Pierre des Corps. A ce sujet la compatibilité du programme d'urbanisation rue Edouard Vaillant avec cette problématique mériterait d'être précisée.

Il conviendrait de généraliser dans la zone UC (tout au moins dans la zone qui va de la Loire aux lignes de chemins de fer segmentant Tours Centre selon un axe est-ouest) la réglementation quant au stationnement automobile appliqué dans le corridor du tramway.

Les modifications réglementaires dans cette partie de la zone UC seraient les suivantes :

Pour l'habitat : 1 place maximum par logement ;
Pour les bureaux : 1 place maximum pour 60 m2 de SHON.

Par ailleurs, nous regrettons que le Plu ait repris à l'identique la démarche du Sitcat en matière de définition du "corridor du tramway".

Si un rayon d'attraction de 500 m autour des stations est pertinent pour définir l'attractivité de cet équipement de transport, l'urbaniste devrait différencier la proximité immédiate de la station de sa zone d'influence maximale en terme de déplacements.

En effet, il conviendrait de n'envisager des équipements à forte capacité (logements, services) qu'à proximité immédiate des stations, notamment pour intégrer la problématique du vieillissement de la population et des publics "mal-marchants".

A contrario, il n'est pas nécessaire de partager l'hypothèse malgré tout pessimiste d'une attractivité réduite à 500 m des stations pour l'ensemble des habitants. Rappelons que dans les villes de grande taille cette attractivité est chiffrée à 1 km, et que la distance moyenne d'un déplacement par marche est de 900 mètres. Nous pourrions envisager d'étendre les règles de plafonnement du stationnement automobile pour les bureaux et l'habitat dans une zone de 1 km

autour de la première ligne de tramway également à Tours Sud et Tours Nord.

Enfin, le projet de renforcement du pôle urbain des 2 lions, avec une forte "verticalisation" des constructions en limite du corridor du tramway, mériterait des éclaircissements quant à sa destination et ses usages.

2/ réduire les coupures urbaines pour favoriser les modes actifs

Le PADD avait permis l'identification de coupures à l'intérieur de la ville, liées aux infrastructures routières et ferroviaires, rédhibitoires pour l'usage des modes actifs de circulation. Aussi, s'il ne relève pas du pouvoir du Plu de lever ces contraintes, des actions de compensation peuvent y figurer.

A ce jour, nous ne constatons pas de réelle volonté d'y remédier : le retard pris pour la réhabilitation de la connexion douce entre le Sanitas et le quartier Velpeau n'est guère encourageant pour les rares projets envisagés dans le Plu (établissement d'une continuité douce entre l'îlot St Lazare et les Rives du Cher).

Il est par exemple très regrettable qu'aucune mesure ne soit envisagée pour désenclaver le secteur Rochepinard.

II/ sur les formes de la densification : ne pas dissocier l'enjeu central de l'adaptation au changement climatique de la prise en compte de la biodiversité

Le document proposé modifie considérablement les règles d'urbanisme, pour favoriser la densification, notamment dans le corridor du tramway.

Rappelons quelques-uns uns des changements proposés :

1. Augmentation des hauteurs, avec des zones adaptées pour des bâtiments de très haute taille (2 lions, îlot Vinci, place de la Tranchée, carrefour de la Marne).
2. Augmentation de l'emprise au sol (de 50% à 70 % dans la zone UCt).
3. Changement de la règle de prospect dans le secteur UCt
4. Autorisation de construction en dehors d'une distance de 15 m à l'alignement.

Ces évolutions ne sont, prises dans leur globalité, pas satisfaisantes : elles tendent à confondre l'édification d'une ville compacte – ce que nous souhaitons - avec une plus grande "artificialisation" des sols et de leurs usages.

Nous préconisons de choisir clairement une "verticalisation" raisonnée de l'habitat et des activités tertiaires en vue de permettre le maintien et même l'accroissement des surfaces déminéralisées (et en pleine terre) notamment dans Tours Centre.

Si nous souscrivons aux modifications apportées à la carte des hauteurs (à l'exception de certaines évolutions dans la zone UC) et aux nouvelles règles de prospect dans la zone UCt, nous sommes défavorables à l'augmentation des taux d'emprise au sol autorisé des bâtiments.

Nous demandons à ce qu'il soit ramené à 50 % de la surface des parcelles (règlement du POS actuel), en maintenant la règle de dérogation jusqu'à 66% uniquement pour des projets de bâtiments qui neutraliserait l'impact négatif de leur extension du point de vue de la consommation énergétique (id est respectant un objectif de RT-25% ou de passivité thermique).

Si, dès à présent, de telles orientations ne sont pas prises en compte, il sera difficile d'infléchir la tendance à l'augmentation de la demande énergétique pour le logement sur notre ville. Elles peuvent certes apparaître radicales mais ce sont des éléments nécessaires, et peut-être insuffisants, à l'aménagement de la ville dans le cadre de l'objectif facteur 4.

De manière générale, l'absence de toute perspective sur l'évolution de la demande énergétique de la ville dans le cadre du Plu, alors que ce point deviendra toujours plus vital pour les habitants, constitue une insuffisance importante du document.

L'existence d'un patrimoine important de réseaux de chaleur sur la ville, favorable à l'extension de la cogénération dans l'habitat collectif, n'est même pas relevé dans le document d'évaluation environnementale du projet.

Notre capacité à développer cette technologie intéressante avec les ressources locales, voire en partie propre à la ville, en biomasse aurait du être interrogée.

Nous soutenons dans ce cadre le principe (article 13.2 règlement UC) qu'un tiers de l'espace non bâti doit rester libre (c'est-à-dire en terre pleine). Un objectif de 15% de la surface des parcelles aménagées en espace vert d'agrément ou en jardins ne paraît pas excessif au regard de la concentration de la population dans les secteurs UC et UCt.

Les toitures et façades végétalisées ne doivent pas être prises en compte dans le calcul de ce ratio.

Par ailleurs, nous soutenons l'évolution des règles présidant à la végétalisation de ces espaces libres. Elles ne doivent pas favoriser les plantations de hautes tiges mais encourager une diversification des essences favorisant la biodiversité.

Nous demandons à ce que la dérogation dont jouissent certains établissements publics en terme d'emprise en sol soit supprimée.

Par ailleurs, les espaces publics doivent également concourir au maillage de la trame verte par un schéma de réalisation d'espaces verts de proximité et d'intérêt communautaire. Chaque zone d'habitat de Tours Sud et Tours Centre doit être accessible à un jardin d'intérêt local et un jardin d'intérêt communautaire (cela peut se réaliser par l'ouverture au public d'espaces privés, la transformation de place dédiée au stationnement en jardins).

A ce titre, il faut renoncer au projet d'urbanisation de l'îlot Saint Lazare (page 37 et 38 – document d'orientations d'aménagement) pour consacrer la totalité des emprises actuelles au développement de jardins partagés associatifs, qui évoquerait la vocation maraîchère de la varenne tourangelle.

Cette augmentation souhaitable des espaces verts (accompagnée d'un redéploiement de fontaines publiques et de déminéralisation des voiries) participerait au développement d'une politique de réduction des îlots de chaleur. Cette politique aurait pour but de rafraîchir l'espace urbain et de se prémunir contre le risque de canicule.

Le bénéfice de l'augmentation des espaces verts ne s'arrêterait pas là. Outre leur fonction sociale indispensable en secteur d'habitat dense, ils contribueraient :

1) A l'absorption et la purification des eaux de pluie ;
2) A la dépollution de l'air et des sols suivant les essences.
3) A la constitution de corridors écologiques et habitats pour les oiseaux (dont certaines espèces de passereaux menacées)
4) Au maintien et au développement de la biodiversité en ville par des plantations adéquates

(essences, stratification).

III Une prise en compte insuffisante des risques naturels, des rejets et des nuisances

Une des questions majeures que pose le choix de renforcer l'urbanisation de Tours Centre et certains secteurs de Tours Nord est la prise en compte du risque inondation. La majeure partie de ce secteur de la ville est exposé à un risque d'inondation de plus de deux mètres d'eau.

Le choix d'augmenter la population de la ville par la densification dans ce secteur très exposé impliquerait de connaître le contenu des mesures adaptées en cas de forte crue : la mauvaise appréciation du risque par les habitants laisse courir une menace majeure.

C'est à juste titre que les services de l'Etat ont alerté la ville sur cette problématique.

Ainsi, la volonté d'ouvrir et de renforcer l'urbanisation de sites exposés ne peut pas être acceptée sans une étude d'impact mettant en perspective les différentes formes de submersion, les procédures d'évacuation de la population de Tours Centre, des secteurs de Tours Nord et Tours Sud concernés, ainsi que les mesures de protection envers les biens économiques exposés.

En attendant une meilleure connaissance du risque (modélisation des crues et de l'évacuation de la population), une application du principe de précaution pourrait être de reporter les opérations d'aménagement prévues en dehors de la zone d'attraction du tramway (site Marmoutier ; casernes Beaumont-Chauveau) et de maintenir les hauteurs des constructions au niveau figurant aujourd'hui dans le POS en dehors de ce corridor, à l'exception du boulevard Heurteloup (qui serait desservi par la ligne 2 du TCSP selon le PDU).

Par ailleurs, l'impact de l'augmentation de la population sur la production de déchets urbains est signalé mais peu prise en considération. Le Plu aurait pu inaugurer une politique d'emplacements réservés pour la collecte des déchets putrescibles afin d'améliorer le faible taux de collecte sélective de la ville, rappelé dans le document (30%).

Un certain statu quo est entériné face aux nuisances sonores liées aux infrastructures aéroportuaires et routières. Aucun projet de mesure corrective n'apparaît, hormis la fermeture à l'urbanisation d'une partie de la ville au Nord Est (zones naturelles et agricoles)

Des actions correctrices face à l'augmentation des rejets d'eaux pluviales par l'ouverture de nouveaux projets urbains ne sont pas mentionnées, chose qui ne manque pas de piquant pour une ville qui ne respecte déjà pas les normes définies par le SDAGE Loire-Bretagne en ce domaine.

IV Concernant les zones nouvellement ouvertes à l'urbanisation

Le projet de Plu diffère fondamentalement d'un POS par son choix d'accompagner les mesures de réglementation par un plan d'aménagement : cette vision du devenir de l'entité urbaine permet une meilleure appréciation des enjeux.

Toutefois, plusieurs réserves s'imposent :

Nous remarquons que les projets d'urbanisation de l'îlot Saint Sauveur ou de reconversion de sites industriels du Nord de la ville ne vont pas précisément dans le sens de la diversité des fonctions urbaines, mais plutôt dans le sens de la colonisation des zones industrielles par l'habitat.

L'espace réservé pour l'emploi industriel se réduit au profit d'autres activités ou d'autres fonctions urbaines, alors que l'offre d'emploi dans ces secteurs existe toujours sur la ville. Ces deux projets nécessiteraient une justification plus développée.

A nouveau, nous ne pouvons que regretter l'ignorance dans laquelle nous restons concernant le trajet de la seconde ligne de TCSP. Affirmer la volonté d'un urbanisme concentré autour du réseau des transports en commun et afficher autant d'opérations hors corridor du tramway (site Mame, casernes, îlot Nord, le Grand Vaudour, façade Daniel Mayer, îlot Saint-Sauveur…) apparaît quelque peu contradictoire.

V Encourager des constructions nouvelles écologiquement exemplaires, dans le cadre d'une économie locale et circulaire

Ce Plu est l'occasion de créer des constructions nouvelles, voire des quartiers nouveaux, dans notre ville, dans un contexte de raréfaction de l'espace résiduel à urbaniser.

Aussi nous devrions inclure dans les cahiers des charges de chaque projet d'aménagement, des mesures techniques visant à faire de nos équipements publics des exemples d'architectures écologiques.

En somme, nous souhaitons que pour chaque nouvelle zone ouverte à l'urbanisation, un projet d'équipement construit avec 100% d'eco-matériaux locaux devrait être intégré. Cela aurait pour bénéfice, outre l'empreinte écologique particulièrement faible de cet équipement, de développer les filières économiques locales dans le cadre de la conversion de nos économies vers la société dite "post-carbone".

Il faudrait indiquer dans le PLU la volonté politique de la ville de rédiger les cahiers des charges des nouvelles ZAC en ce sens.

Conclusion

Si la lecture du projet de Plu est enrichissante et le travail réalisé considérable, ils nous semblent que trop d'incertitudes grèvent ce document pour autoriser son adoption en l'état actuel.

- Incertitude sur le déploiement des équipements en transport en commun, avec le retard de 5 ans pris pour la première ligne de tramway et le retard pris pour la révision du PDU (procédure indispensable au développement urbain à venir).
- Ignorance quant à l'impact du projet sur les mobilités soumis à enquête.
- Incertitude sur l'impact de certains projets d'urbanisation et de l'augmentation de population dans les zones soumises à aléa fort sur le risque inondation.

Ironiquement, un des rares points parfaitement clair de ce document consiste dans l'absence de réelles mesures en faveur de l'amélioration de la "trame verte" au niveau de Tours Centre.

La perspective d'une concentration de la population dans cet espace nécessiterait pourtant l'aménagement d'espaces supplémentaires de détente et d'agrément.

Pis, le document envisage l'artificialisation partielle d'une zone jardinée existante (jardins St Lazare)

De plus, il n'y a pas davantage de résolution forte en faveur de la résorption des coupures inter quartier.

En conséquence, nous vous demandons, monsieur le commissaire enquêteur, de bien vouloir demander à ce que soient apportées, a minima, les modifications suivantes au projet du Plu de Tours, afin que les nécessaires enquêtes, études et modélisations complémentaires (mobilités, risque inondation prioritairement) puisse être menées et que le Plu puisse être réexaminé et complété à la lumière de leur résultat :

Sur la partie réglementaire :

1 Réduire l'emprise au sol à 50 % des parcelles dans les zones Uc et Uct pour réserver au moins 15% de la surface des parcelles en terre pleine.

2 Permettre à titre dérogatoire une extension à 66 % de l'emprise au sol des parcelles pour des projets obéissant à des objectifs d'efficacité énergétique de (RT – 25 %) ou pour des bâtiments thermiquement passifs.

3 Supprimer le droit pour les nouveaux établissements publics à occuper 100 % des parcelles.

4 Sur la zone UC, ramener les niveaux de hauteurs pour les bâtiments au niveau du POS à l'exception de l'extrémité est du boulevard Heurteloup.

5 Etendre les normes de stationnement automobile de la zone UCt pour l'habitat et les bureaux dans un rayon de 1 km autour des stations entre la Loire et la ligne de chemin de fer (dite du Mans)

Sur les orientations d'aménagement :

1 Différer les projets d'aménagement hors corridor du tramway dans le secteur UC à l'exception des projets du site Mame et du projet rue Edouard Vaillant, dans l'attente du schéma complet de desserte de la ville en TCSP (connaissance du tracé de la ligne 2 du tramway a minima)

2 Différer les projets d'aménagement dans des zones vraisemblablement soumises à aléa fort (1 mètre d'eau) dans le futur PPRI en cas de risque d'inondation en attendant les travaux de modélisation de crue et d'évacuation de la population de Tours du futur PPRI, hormis les projets autour de la gare SNCF.

3 Différer l'extension de l'habitat et du tertiaires dans les sites à vocation industrielle pour maintenir autant de possible que la diversité des fonctions urbaines et préciser la part réservée à l'industrie dans ces secteurs.

4 renoncer à l'urbanisation du site Saint Lazare et le conserver pour le maillage vert de Tours Centre / maintenir le projet de passerelle reliant les Rives du Cher au quartier Febvotte.

Tableau synthétique des demandes de modification sur les nouveaux projets d'aménagement :

Nom de l'opération	Risques majeurs d'inondation	Absence de desserte en TCSP	Vocation industrielle du site	Demande des élus Verts :
Site Saint Lazare	Oui	Non	Non	Abandon du projet
Ilot Saint Sauveur	Non	Oui	Oui	Différer le projet
Site Casernes	Oui	Oui	Non	Différer le projet
Site Marmoutier	Oui	Oui	Non	Différer le projet
Ilot Nord (actuelle ZI)	Non	Oui	Oui	Différer le projet
Ilot Sud (actuelle ZI)	Non	Non	Oui	Différer le projet

David Chollet
Président du groupe des élus Verts de Tours

6 annexes : déclaration des élus Verts de Tours sur le PADD au conseil municipal du 25 mai 2009 ; 5 tribunes du groupe des élus Verts dans Tours Info.

Eco-quartier et politique de la ville

La construction d'éco-quartiers témoigne de l'évolution de l'urbanisme depuis les années 80 et 90. La priorité n'est plus donnée à l'automobile. Economie d'énergie et recours à des matériaux sains sont devenus incontournables. Mais une politique de la ville durable ne peut se réduire à une politique d'éco-quartiers.

Penser les circulations douces, la récupération des eaux pluviales, le respect d' objectifs inférieurs à la réglementation thermique pour les constructions représente un progrès. Mais il convient d'aller plus loin : en terme de performance énergétique, par une réflexion sur les matériaux utilisés dans les bâtiments ; en terme de réduction du taux de motorisation des ménages. Le compostage sur place des déchets verts des particuliers doit être généralisé. Le recours à l'électricité photovoltaïque, à l'eau chaude sanitaire solaire, à l'énergie bois pour le chauffage doit s'imposer.

L'éco-quartier doit provoquer un changement profond de notre mode de vie et de nos habitudes de consommation. Ces nouvelles mesures écologiques seront d'autant plus efficaces si les habitants sont impliqués dans la réflexion, la création et la gestion du quartier de Monconseil.

Au-delà, il est indispensable de continuer les démarches pour une

transformation du bâti existant dans les autres quartiers de la ville, tout en garantissant l'accessibilité sociale à ce nouvel urbanisme.

Le concept de voirie partagé: un profil adapté au centre ville.

Rouler à droite, priorité à droite et le reste c'est au feeling. *C'est trois règles de base résument le concept de voirie partagée. Egalement appelée "route nues", ce concept développé dans toute l'Europe du Nord est un pied de nez aux espaces urbains surchargés par un ensemble de réglementations rigides ainsi que par une signalisation surabondante. Malgré ce que l'on pourrait penser, l'excès de réglementation génère des effets pervers.*

Il est temps de rompre avec l'habitude de déléguer la sécurité routière aux panneaux, de se croire protégé par une ligne blanche, de déresponsabilisé les usagers de la rue en les mettant dans des "cases".

Il est temps de croire que la sécurité est une affaire de bon sens et responsabilité civile.

Il est temps de se réapproprier la rue, de lui redonner une ambiance et de participer à sa convivialité.

Non il ne s'agit pas d'une utopie, les expériences allemande, néerlandaise et danoise montrent d'impressionnants résultats. L'idée repose sur la non-séparation des flux entre piétons, vélos et motorisés, seul l'agencement de l'espace public, sa co-utilisation et la responsabilité mutuelle régissent ces lieux de rencontre.

Alors imaginez le partage de la place des Halles, du grand marché, de la rue Chateauneuf…Si l'un de nos souhaits est de voir se réduire la place de la voiture en centre ville, alors le groupe des élus verts demande à la Ville de Tours de tenter l'expérience du partage de l'espace public.

Conseil municipal du 25 mai 2009

Intervention dans le débat sur le Projet d'Aménagement

et de Développement Durable (PADD)

par David Chollet, président du groupe des élus Verts de Tours

Monsieur le maire, mes chers collègues,

Le document de présentation du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) que vient de communiquer au conseil Alain Devineau appelle de la part du groupe des élus Verts plusieurs remarques.

La volonté d'inscrire les objectifs du développement soutenable dans les documents d'urbanisme est la principale des justifications de la transformation des POS en PLU, et c'est cette volonté qui motivera nos interventions sur ce dossier.

> Le projet de PADD qui nous est présenté comporte deux ruptures majeures par rapport au POS actuel que nous approuvons : l'encouragement à la mixité des fonctions dans les espaces urbains centraux et la volonté de faire du corridor du tramway l'axe préférentiel du développement urbain. C'est une rupture avec une conception de la ville compartimentée en zone d'habitat, zone de loisirs et zones économiques où la circulation entre ces zones se fait presque fatalement par le recours à l'automobile individuelle. Cela correspond à une volonté claire d'utiliser les instruments de l'urbanisme pour améliorer l'efficacité énergétique dans les transports, réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air. Nous ne pouvons que l'approuver.

Nous approuvons tellement ces deux points que nous aimerions qu'il soit mis plus clairement en valeur dans l'exposé du PADD, notamment à destination des habitants, pour bien faire entendre la nouvelle philosophie urbaine de la ville quant à son développement. Si l'on souhaite une participation importante de la population à la concertation préalable à l'adoption du PLU, il nous semble important d'insister sur ces points nouveaux.

Cela étant dit, le document dans son état actuel appelle trois grandes réserves de notre part :

1.

La première réserve porte sur le graphique qui accompagne l'objectif « organiser le développement urbain en cohérence avec l'amélioration de l'offre de transports collectifs ». Il y figure le corridor de la ligne de tramway dont la construction commencera l'an prochain. Mais, tant le PDU que le projet municipal que nous avons soumis aux électeurs prévoient non pas une mais deux lignes de tramway à Tours. Ce qui doit se traduire par deux corridors de développement urbain dans le PLU. Certes, l'avenir de cette deuxième ligne est dans les mains du SITCAT et non dans celles de la ville, mais il nous semble peu cohérent d'adopter en 2010 un PLU avec une seule ligne de tramway quand nous savons que nous aurons, nous n'en doutons pas un seul instant, une deuxième ligne en construction à partir de 2013.

2.

La seconde réserve porte sur la faible prise en compte des enjeux environnementaux en dehors de la thématique, certes centrale, des transports collectifs.

5. **Par exemple, le PADD n'offre aucun bilan de la demande énergétique de la ville.** Il ne présente pas davantage l'état de l'offre énergétique, alors que notre ville dispose d'une expérience à développer dans les réseaux de chaleur. Une incitation des services de la ville à un bon ensoleillement des bâtiments à l'occasion de la délivrance des permis de construire n'est pas évoquée. La possibilité offerte par la loi de programme fixant les orientations de politique énergétique du 13 juillet 2005 permettant un dépassement de 20 % du coefficient d'occupation des sols pour les constructions comportant des équipements de production d'énergie renouvelable n'est pas relevée. L'intégration de normes de basse consommation d'énergie dans les cahiers des charges de l'ensemble des ZAC de la ville n'est pas proposée. Les enjeux d'économies liés à l'éclairage public ne sont pas mentionnés. Il n'est pas fait référence, non plus, au plan climat énergie de Tours +.

6. **Autre exemple d'enjeu minoré : le bruit.** Le PADD doit comporter l'analyse de l'état initial des nuisances sonores liées au transport. Ce document ne nous est pas

communiqué aujourd'hui. Il n'est pas fait état d'objectif chiffré de réduction de ces nuisances. Nous rappelons que figure en annexe de l'actuel POS un document de classement des infrastructures de transports terrestres, lequel ne prévoyait pour aucune des voies concernées une réduction significative des nuisances. Nous espérons que le mot d'ordre « apaiser les axes routiers » se traduira par une évolution de la classification de certaines de ces voies dans le PLU. Ajoutons que le fait que le PADD n'évoque l'aéroport de Tours que sous l'angle d'une meilleure accessibilité à la ville, sans parler des nuisances sonores et olfactives subies par les habitants du Nord-Est de la ville.

7. **D'autres enjeux environnementaux nous semblent marginalisés dans ce PADD -** une réflexion sur les nouveaux espaces à réserver à la collecte sélective sur les voies publiques pour en améliorer l'efficacité (par exemple le déploiement de collecteurs pour récupérer les déchets textiles) ; un état initial du traitement des eaux pluviales et un programme d'amélioration de celui-ci.

L'ensemble de ces faiblesses donne une impression d'inachèvement à ce projet dans son état actuel. Nous espérons que les échanges avec les différents services de la ville dans la phase finale de rédaction du PLU permettront des avancées ou des clarifications sur ces points.

3.

Notre ultime réserve porte sur un certain nombre de points qui cette fois figurent bien dans le PADD mais qui, tout en recouvrant des enjeux communs, semblent peu articulés entre eux. Nous voulons parler des objectifs de. Il nous semble que ces objectifs se sont heurtés tous les trois au développement massif des infrastructures routières qui ont accompagné la croissance d'une ville compartimentée entre secteurs d'habitations, de travail, de loisirs et de plus en plus étalée.

Ces équipements, en s'ajoutant aux obstacles naturels et aux infrastructures ferroviaires, ont considérablement réduit l'efficacité de la marche à pied, y compris pour circuler entre deux quartiers limitrophes. Nous pensons à la difficulté de traverser entre les quartiers Rochepinard et Jolivet ou entre les quartiers Sanitas et Velpeau en l'absence de reconstruction de la passerelle Fournier. Mais nous pensons aussi à l'exemple positif de la passerelle Fil d'Ariane qui permet aux enfants du quartier des Deux Lions d'aller à l'école dans le quartier des Rives du Cher.

Il nous semble que le choix d'une ville mixte dans ses fonctionnalités et desservie par un réseau dense de TCSP doit être complété par la constitution d'une trame verte reliant tous les quartiers de la ville qui, assurant, par définition, la circulation des espèces vivantes, doit aussi permettre un cheminement vert des piétons, d'un quartier à un autre.

Je vous remercie.

A ces textes, le groupe des élus Verts de Touraine a ajouté une note sur les transports urbains, dans laquelle ressortent deux points: réviser le PDU de Tours et articuler l'offre de transports urbains à une offre de transports suburbains.
En conclusion de ce document, ces élus proposent « d'adopter une démarche d'anticipation de report vers le réseau ferré dans le périmètre d'attraction de l'étoile ferroviaire en modifiant les documents d'urbanisme (à la fois, réserve des emprises foncières nécessaires et densification de l'habitat) ».
Enfin, ce groupe d'élus ajoute deux points au dossier déposé:

- concernant les locaux destinés à l'usage des vélos, il conviendrait de modifier le nom car ces locaux ne doivent pas accueillir les deux roues motorisées et doivent être

réservées aux « cycles », c'est à dire: bicyclettes, triporteurs... et poussettes. Un système d'accroche doit être également prévu.

- Les baies vitrées des constructions de grandes hauteurs devraient être équipées d'un dispositif de prévention des accidents concernant les oiseaux migrateurs.

Les locaux « 2 roues » peuvent accueillir les 2 roues motorisés et les vélos.

Dans le règlement, l'article 12 ne concerne que les aires de stationnement des véhicules automobiles et motorisés, à savoir les voitures et les motos, en place extérieure, sous-sol ou rez de chaussée.
Les locaux destinés aux vélos font partie des locaux communs intérieurs, qui ne relèvent pas normalement du PLU.Mais le règlement doit être précisé
A ma connaissance, les trottoirs des grandes villes américaines ou asiatiques ne sont pas jonchées de cadavres d'oiseaux migrateurs au pied des grands immeubles.
Le projet de deuxième ligne de tramway ne me semble pas suffisamment avancé pour figurer dans le zonage du PLU. Il pourrait l'être à l'occasion d'une mise en compatibilité après DUP.
Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de réserver des espaces pour la collecte sélective sur la voie publique. Il n'y a pas lieu de réglementer à l'excès. On dispose des récipients sans devoir en reporter l'emplacement sur un plan.
Le réseau des eaux pluviales devrait être de la compétence de la communauté d'agglomération.
La valorisation d'une trame verte, le développement des mobilités douces et la réduction des effets de coupures entre quartiers sont mentionnés dans le projet. Rien n'empêchera de faire effort sur ces points sans modification du texte proposé. En particulier : une meilleur offre en espaces verts pour Tours Nord et même Tours Centre à l'est de l'avenue de Grammont, les mobilités douces dans Tours Centre chaque fois que l'évolution du bâti et de la voirie le permettront et, surtout, la réduction des effets de coupure par la construction de passerelles sur les voies ferrées et les cours d'eau, qui m'ont été beaucoup demandées. Les deux derniers points sont l'affaire du PDU. Pour l'absence de parc public, il faut relativiser, car l'habitat individuel avec jardin est fréquent à Tours Centre. Toutefois, j'ai constaté avec le public une inégalité d'accès aux espaces verts publics à partir du domicile selon les quartiers, qui fera l'objet d'une recommandation. Notamment à Tours-Nord et dans certains quartiers de Tours-Centre.
Les autres études demandées devront être conduites pour la prochaine révision du PLU. Elles auraient dû être conduites plus tôt. Il est grand temps que le PLU de Tours soit approuvé/ la loi SRU date de 2000 et la décision d'élaborer un PLU à 2005. Un peu long !
Il n'y a pas lieu de différer les orientations d'aménagement dont la réalisation s'étalera sur toute la durée de vie du PLU en fonction des moyens disponibles et de la montée en puissance des transports collectifs. Ces aménagements sont réalisés sur les rares emprises disponibles dans la ville constituée, c'est à dire limitée dans l'espace.
Le site Saint Lazare ne doit pas être abandonné, car il contribue à satisfaire le besoin en logements assigné à la ville par le PLH, même réduit en offre de logements compte tenu du durcissement du PPRi.. La perte en jardins familiaux est compensée par l'extension de ceux des Manchèses sur 10311 m2.
Le projet de PLU est en phase avec le PPR i en vigueur auquel il se réfère pour chaque orientation d'aménagement située en zone inondable. Il est possible d'anticiper sur ce que pourrait être le PPRi prochainement révisé en se référant aux préconisations du SDAGE Loire-Bretagne. Pour cela, point d'études complémentaires qui retarderaient encore le PLU.
La ville de Tours à l'ambition d'être un modèle urbain de référence et une ville motrice et responsable dans l'agglomération. Elle ne doit pas être la dernière à élaborer un PLU.

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.

A N N E X E

DECISION DE PROLONGATION DE LA DUREE DE L'ENQUÊTE

Je soussigné, Richard RATINAUD, désigné le 17 décembre 2010 par le président du tribunal administratif d'Orléans et chargé par arrêté du maire de Tours du 10 janvier 2011, de conduire l'enquête publique relative au projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Tours ;

Vu les articles 123 du code de l'environnement relatifs aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement et, notamment, son article L123-7, qui donne au commissaire-enquêteur la possibilité de proroger la durée de l'enquête d'une durée maximale de quinze jours ou pour une durée maximale de trente jours lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête ;

Vu l'article 19 du décret n°85-453 du 23 avril 1985 modifié pris pour l'application de cet article du code de l'environnement ;

Vu l'avis du maire de Tours en date du 21 février 2011;

Considérant la nécessité de permettre au public de prendre connaissance d'un dossier volumineux et complexe relatif au plan local d'urbanisme d'une ville d'environ 150 000 habitants et de donner le temps au public de rédiger et de déposer ses observations ;

DECIDE

La durée de l'enquête précitée est prorogée de sept jours, soit jusqu'au jeudi 10 mars 2011 inclus.

Demande au maire de Tours de bien vouloir prendre les mesures nécessaires pour porter cette décision à la connaissance des services de la commune de Tours, notamment pour assurer la publicité et le retour du dossier et des registres d'enquête ;

Une permanence supplémentaire sera assurée par moi-même le jeudi 10 mars 2011 de 14 heures à 17 heures à l'hôtel de ville de Tours.

Fait à Civray-de-Touraine, le 21 février 2011