ANGERS LOIRE MÉTROPOLE

ZAC Monplaisir

MÉMOIRE EN RÉPONSE À L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

PREAMBULE

Le présent mémoire en réponse fait suite à l'avis rendu le 13 avril 2018 par l'autorité environnementale (AE) des Pays-de-la-Loire, dans le cadre de la procédure de création d'une Zone d'Aménagement Concerté située sur le quartier Monplaisir à Angers.

Afin de faciliter sa lecture, des extraits de l'avis de l'AE, classés par thèmes, seront littéralement cités suivis des réponses apportées par le maitre d'ouvrage, Angers Loire Métropole et son concessionnaire ALTER Public.

Le mémoire se présentera ainsi sous la forme suivante :

- ***Extrait de l'avis de l'Autorité Environnementale***

« Extrait de l'avis de l'AE des Pays-de-la-Loire »

✓ **Maître d'ouvrage**

Réponses formulées par le porteur de projet et le bureau d'études Inddigo (rédacteur de l'étude d'impact du présent projet).

MEMOIRE EN REPONSE

1°) Niveau de définition du projet d'aménagement

- ***Extraits de l'avis de l'Autorité Environnementale***

Le dossier de création d'une ZAC a pour objet de définir les grandes lignes du projet en fonction des enjeux en présence. Le projet peut si besoin être affiné lors d'une phase opérationnelle ultérieure, dite phase de réalisation, au cours de laquelle l'étude d'impact est alors « complétée en tant que de besoin, notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création », conformément à l'article R 311-7 du code de l'urbanisme.

L'identification et la prise en compte des enjeux devront donc être explicitées davantage, au plus tard lors de la phase de réalisation de la ZAC, de même que la majorité des coûts des mesures d'évitement, de réduction et de compensation devra parallèlement être actualisée.

✓ **Maître d'ouvrage**

Les éléments non connus à ce jour seront précisés au stade du dossier de réalisation, notamment concernant certains impacts précis du projet, non quantifiés au stade du dossier de création. Il est par ailleurs rappelé que l'identification précise des immeubles démolis dans le cadre du projet urbain sur le quartier sera confirmée après signature d'une convention pluriannuelle entre l'ANRU et les différents partenaires de l'opération de renouvellement urbain du quartier Monplaisir.

Ainsi, la précision du projet au stade du dossier de réalisation devra permettre d'expliciter la majorité des coûts des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des mesures.

2°) Pollution de l'air

- ***Extrait de l'avis de l'Autorité Environnementale***

> *On peut regretter que la pollution de l'air, provenant essentiellement du trafic routier et des habitations, n'ait pas été mesurée in situ ou déduite de données plus récentes et spécifiques au quartier.*

✓ **Maître d'ouvrage**

Sur ce point, il semble important de souligner que l'enjeu « pollution de l'air » peut être considéré à une échelle plus large que celle du seul quartier. Conformément aux dispositions du code de l'environnement (R 122-5), l'étude d'impact est proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être impactée par le projet et à la nature des travaux, installations et ouvrages prévus. C'est la raison pour laquelle le choix d'utiliser des données spécifiques au quartier n'a pas été retenu, la proportionnalité s'entendant notamment sur la description de l'état initial.

> *Les mesures de réduction de la vitesse des véhicules et le développement des modes de transport doux vont contribuer à améliorer la qualité générale de l'air ambiant. Néanmoins, l'AE recommande également, à l'instar de la problématique bruit, de ne pas densifier l'habitat aux abords des voies les plus empruntées par le trafic automobile.*

✓ **Maître d'ouvrage**

Comme précisé dans l'étude d'impact, le projet aura un impact faible voire positif sur la pollution atmosphérique : il engendrera peu de trafic automobile (qui pourrait être compensé par des reports sur les transports en commun et les modes doux) et une limitation des émissions de polluants, par l'amélioration de la performance du bâti (moins d'émissions pour le chauffage).

Par ailleurs, si la recommandation de ne pas densifier l'habitat aux abords des voies les plus empruntées se justifie au regard des enjeux en termes de nuisances sonores et de pollution de l'air, elle soulève d'autres problématiques. En effet, d'un point de vue urbain, le dimensionnement actuel de la trame viaire sur le quartier rend peu lisible l'espace public et donne l'impression au piéton que l'espace est uniquement fait pour la voiture. Densifier

l'habitat aux abords des voies, pourra permettre de redonner de la lisibilité à l'espace public, de donner au quartier une échelle plus abordable pour les circulations douces, tout en laissant la possibilité d'avoir des rez de chaussée « actifs » qui animent les rues. Enfin, favoriser des constructions loin des voies les plus empruntées, sur des terrains non viabilisés, peut impliquer des travaux supplémentaires de réseaux, qui ne vont pas dans le sens de l'économie de projet et donc de sa rationalité financière. Enfin, favoriser les constructions à l'écart des axes principaux des secteurs déjà urbanisés ne vas pas dans le sens d'une densification du tissu urbain constitué. A ce titre, cette recommandation, appliquée sans prise en compte des caractéristiques citées, pourrait être dommageable d'un point de vue de la consommation foncière des terres non urbanisées.

3°) Nuisances sonores

- ***Extrait de l'avis de l'Autorité Environnementale***

L'état initial s'achève de façon pertinente par un tableau synthétique caractérisant et hiérarchisant les enjeux. Les enjeux liés au bruit, qualifiés de faibles, sont manifestement sous-estimés, ne serait-ce qu'au regard du descriptif qui en est fait en amont dans l'état initial.

Il est à noter en revanche que la démolition de certaines barres d'immeubles, qui font actuellement écran à la propagation du son, est susceptible d'engendrer une aggravation de l'exposition sonore pour les habitants des immeubles restants.
De nombreux immeubles sont déjà affectés par les bruits routiers sur des largeurs comprises entre 30 et 100 m, ce qui fait qu'une portion significative de la population subit des nuisances sonores. Il aurait été intéressant de définir ce pourcentage en vue d'un état initial précis de l'existant.
Aussi, il est attendu une réflexion plus détaillée sur les nuisances liées au bruit, avec une répartition des bâtiments analysée en fonction de la sensibilité de l'usager et des zones affectées par le bruit (le long de la voie ferrée, du tramway et des axes routiers principaux).

D'ailleurs, il est surprenant que l'ambiance sonore à proximité de la future ligne de tramway, mesurée à des valeurs supérieures à 60 dB de jour et 55 la nuit, soit qualifiée de modérée dans l'étude. Il conviendrait que ce point soit explicité.

- ✓ **Maître d'ouvrage**

Concernant la qualification des enjeux liés au bruit, les cartes de bruit reprises dans l'étude d'impact montrent qu'aucun des bâtiments de la ZAC ne se trouvent dans les zones fortement exposées au bruit (pas de zones habitées avec des ambiances supérieures à 65 db) et la très grande majorité des logements se situent dans des zones d'ambiance inférieures à 55 dB. Par ailleurs, le cœur de quartier n'est pas le secteur le plus exposé (mesures de bruit comprises entre 58 et 63 dB(A) le long du Boulevard Alloneau par exemple).

Pour réduire l'exposition des populations aux nuisances urbaines, la réorganisation des circulations internes au quartier, en lien avec l'arrivée du tramway, et l'aménagement de la trame viaire permettront une réduction des vitesses et donc des émissions sonores. De

même, l'utilisation accrue des transports en commun et des modes doux sera favorisée.

Concernant la qualification de l'ambiance sonore à proximité de la future ligne de tramway, le rédacteur de l'étude d'impact s'appuie sur l'Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières qui précise : « Une zone est d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant existant avant la construction de la voie nouvelle, à deux mètres en avant des façades des bâtiments est tel que LAeq (6 h-22 h) est inférieur à 65 dB(A) et LAeq (22 h-6 h) est inférieur à 60 dB(A). ».

Cette qualification est par ailleurs reprise dans la carte page 60 de l'annexe n°1 de l'étude d'impact de la ligne B du tramway : « étude acoustique et vibratoire : état initial issue du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique » et indique clairement que le secteur est en zone dite modérée. Or, dans le cadre de son avis sur le projet de ligne B du tramway de l'agglomération angevine, l'Autorité Environnementale a considéré que le volet bruit comprenait un état initial bien documenté.

4°) Biodiversité et ressource en eau

- ***Extrait de l'avis de l'Autorité Environnementale***

«Compte tenu des enjeux écologiques que recouvrent les différents parcs concernés par le projet, le maître d'œuvre propose un maintien des principaux arbres à enjeux, bosquets et îlots végétalisés et des plantations complémentaires. Concernant le parc Hébert de la Rousselière, il est précisé qu'un projet de construction de logements est en cours de réflexion, dont les impacts potentiels sont la perte d'habitats et la destruction d'espèces. L'impact sur les milieux du parc de la Rousselière, pressenti du fait de la construction de nouveaux logements, n'est à ce stade ni quantifié ni qualifié, en raison de l'absence de définition précise du projet en question. Il est toutefois précisé que des relevés préalables aux travaux permettront de limiter ces derniers aux zones peu sensibles et de proposer des mesures d'évitement.

Plus globalement, les bâtiments à construire n'étant pas définis à ce stade, la MRAe ne peut donner un avis sur la pleine prise en compte de l'environnement par le projet mais simplement sur les intentions d'évitement et de réduction des impacts. Si les propositions paraissent adaptées, elles nécessiteront de fait d'être précisées au fur et à mesure de la définition concrète du projet de ZAC dans ses différentes composantes. L'appréciation fine des impacts n'est pas définie à ce stade. Une attention particulière devra être apportée à la conservation des éléments à enjeux écologiques, en particulier sur le Parc Hébert de la Rousselière, mais également sur le parc des Kalouguines et les cœurs d'îlots. »

- ✓ **Maître d'ouvrage**

Le projet sera précisé au stade du dossier de réalisation et laissera apparaitre les futures constructions envisagées, ainsi que les logements à démolir (sous maitrise d'ouvrage des bailleurs sociaux). La définition des emprises constructibles au stade du dossier de réalisation permettra d'apprécier précisément les éventuels impacts et les mesures associées sur le parc et par conséquent les éventuelles autorisations environnementales. Par ailleurs, le maitre d'ouvrage précise qu'une opération d'aménagement a vocation à définir des emprises constructibles, la surface de plancher constructible, les bâtiments et leurs éventuels impacts environnementaux étant précisés aux phases ultérieures de permis de construire, éventuellement soumis à étude d'impact.

Le porteur de projet rappel les engagements environnementaux précisés p.24 et 25 du volet 3 de l'étude d'impact. A ce stade, il est néanmoins précisé que la collectivité s'est engagée dans une démarche écoquartier pour l'aménagement du quartier, via deux délibérations de la Ville d'Angers (le 29 Janvier 2018) et Angers Loire Métropole (le 11 Décembre 2017) autorisant le maire d'Angers et président d'Angers Loire Métropole à signer la charte écoquartier pour l'aménagement du quartier Monplaisir. Cette démarche écoquartier se matérialise par la

présence d'un bureau d'études spécialiste en développement durable dans l'équipe de maitrise d'œuvre du projet. En cas de nouvelles constructions suite à une vente de surface de plancher par l'aménageur, des clauses en lien avec la démarche écoquartier pourront être ajoutées dans le cahier des charges de cession de terrain, afin d'accompagner les futurs opérateurs sur la thématique « développement durable » dans leur projet de construction.

Si l'étude indique que les arbres remarquables seront conservés et que les surfaces imperméabilisées du projet seront globalement réduites, elle ne définit pas précisément la surface qui sera réellement urbanisée au niveau du parc Hébert de la Rousselière. Cette donnée doit être estimée à ce stade et précisée lors de la phase de réalisation de la ZAC.

A ce stade du projet, l'emprise au sol des nouvelles constructions situées en lisière du parc Hébert de la Rousselière est d'environ 1 800 m². Il convient de noter que les futures emprises constructibles, ainsi que les futures emprises bâties seront précisées au stade du dossier de réalisation de ZAC.

De plus, lorsqu'une opération d'aménagement sera définie, il conviendra de déposer auprès du service police de l'eau de la Direction Départementale des Territoires un « porter à connaissance » reprenant les incidences du projet sur le rejet existant, mesures compensatoires et accord du gestionnaire du réseau pour le raccordement.

✓ **Maître d'ouvrage**

Le maitre d'ouvrage précise que les dispositions du code de l'Environnement, notamment sur le volet eau (Art. L 211-1 et suivants et R 211-1 et suivants), seront respectées.

5°) Déchets de chantier et économie circulaire

- ***Extrait de l'avis de l'Autorité Environnementale***

La production de déchets est un impact majeur du projet et la MRAe souligne le caractère essentiel de ces mesures. Elle attire également l'attention sur l'importance de la mise en place des moyens nécessaires au respect de la charte et d'un suivi très rapproché des entreprises concernées, notamment pour le tri et la valorisation des déchets des différents chantiers.
En outre, il semble nécessaire d'avoir une estimation, dès ce stade, des déchets de chantier qui seront à gérer.

✓ **Maître d'ouvrage**

Un comité technique intégrant notamment acteurs de l'insertion, du réemploi des matériaux, Angers Loire Métropole, les bailleurs sociaux du quartier et Alter Public s'est réuni depuis fin 2017 sur le sujet des déchets de chantier. L'objectif de ces acteurs est d'identifier les opportunités d'une création d'une plateforme de réemploi sur Angers.
A ce stade, sur la période 2018 – 2024 il peut être estimé environ 30 000 tonnes de déchets à gérer sur Monplaisir.
Afin d'apporter des précisions sur la gestion des déchets en phase chantier, la charte chantier à faible nuisance est annexé au mémoire en réponse (Annexe 1)

De même, le choix des matériaux utilisés (biosourcés, recyclés, avec écoconception…) jouera fortement sur l'impact global du projet. Cet aspect pourra utilement être détaillé dans la charte de chantier à faible impact environnemental. Les principaux impacts négatifs du projet liés aux travaux seront réduits et suivis via cette charte. Les éléments constitutifs de cette charte sont donc essentiels et devront être détaillés dans le cadre de la phase de réalisation de la ZAC.

✓ **Maître d'ouvrage**

Sur ce point, il est rappelé la démarche écoquartier engagé par la collectivité sur le quartier Monplaisir. En cas de nouvelles constructions suite à une vente de surface de plancher par l'aménageur, des clauses en lien avec la démarche écoquartier pourront être ajoutées dans le cahier des charges de cession de terrain, afin d'accompagner les futurs opérateurs sur la thématique « développement durable » dans leur projet de construction. A ce titre, des préconisations en faveur de matériaux biosourcés pourront être établies. Des réflexions sur la question de l'énergie grise sont par ailleurs étudiées par le bureau d'études spécialiste en Développement Durable de l'équipe de maitrise d'œuvre du projet. Privilégier les matériaux issus de filières locales ou éloignées de moins de 100 km du lieu de mise en œuvre et moins consommateurs en énergie grise est l'une des

recommandations pour les nouvelles constructions et réhabilitations du projet.

La MRAe relève que pour davantage d'efficacité environnementale, de lien social et de services, la profonde modification de ce quartier doit être une opportunité pour aller plus loin encore. A l'instar de certains immeubles de Nantes Métropole, des « conciergeries » de services (échanges d'objets, réparations, prêts de matériel…) peuvent être aménagées dans certains immeubles, ainsi que des structures de gestion des encombrants et de tri des déchets destinés à la déchetterie.

✓ **Maître d'ouvrage**

Sur ce point, Alter Public étudiera l'intégration de ce type d'équipements lors de ses échanges avec les futurs opérateurs de construction de logements.

L'étude ne prévoit pas de mesure spécifique concernant l'amiante.
En particulier dans les bâtiments à déconstruire ou à rénover pouvant potentiellement contenir de l'amiante, une réflexion anticipée de la gestion des déchets contenant de l'amiante est à réaliser à ce stade.

✓ **Maître d'ouvrage**

Concernant l'amiante, il est précisé que chaque démolition ou réhabilitation devra faire l'objet d'un diagnostic amiante et le cas échéant, d'un plan de retrait amiante, conformément à la réglementation en vigueur (notamment les articles R 1334-23 et suivants du code de la santé publique).

La question de l'entreposage des hydrocarbures nécessaires au fonctionnement des engins de chantier n'est pas reprise spécifiquement dans l'étude d'impact.
A titre préventif, il devra systématiquement s'effectuer sur des rétentions. Si ce n'est pas déjà le cas, ce point pourrait utilement être ajouté à la « charte de chantier à faible impact environnemental ».

✓ **Maître d'ouvrage**

Suite au conseil de l'Autorité Environnementale, des préconisations concernant la gestion de l'entreposage des hydrocarbures pourront utilement être intégrées. À ce titre, la charte chantier propre pourra être mise à jour.

6°) Evaluation des impacts sur la santé

- ***Extrait de l'avis de l'Autorité Environnementale***

Il est surprenant que l'EIS, étude pilotée par la ville d'Angers avec la participation de l'aménageur du projet, et dont le but est la prise en compte des préoccupations des habitants, ne vienne pas enrichir l'étude d'impact et éclairer les partis pris. Plus globalement, il serait extrêmement dommageable que des aménagements validés dans le cadre du comité de pilotage de l'EIS (tels que la gestion des déchets sur la Place de l'Europe ou des inégalités de santé) ne trouvent pas leur traduction concrète dans le projet de rénovation urbaine contenu dans le dossier de ZAC. Il convient d'intégrer les travaux résultant de la démarche EIS à la réflexion du présent projet de ZAC.

✓ **Maître d'ouvrage**

La démarche EIS, pilotée par la Ville d'Angers a fait l'objet d'échanges approfondis entre le bureau d'études en charge de cette étude (Novascopia), Alter Public, la Ville d'Angers et l'Agence Régionale de Santé. Différents comités techniques et comités de pilotage ont par ailleurs eu lieu en présence de ces différents acteurs.
Ces échanges approfondis entre les différents acteurs ont permis de définir des préconisations en lien avec le projet urbain. Ces préconisations sont pour la plupart déjà intégrées au projet d'aménagement sur le quartier. Le maitre d'ouvrage confirme la prise en compte de l'étude EIS et de ses préconisations. Pour une parfaite information du public, l'EIS est annexée aux présentes en annexe 2 de ce mémoire en réponse.

7°) Radon

- ***Extrait de l'avis de l'Autorité Environnementale***

Le projet ne prévoit pas l'urbanisation d'un nouveau secteur exposé au radon. Par contre, l'étude indique que l'exposition des logements neufs et réhabilités sera améliorée grâce à la bonne ventilation des pièces et à un renouvellement d'air suffisant (lié à la gestion de la saturation en eau de l'atmosphère). De plus, en cas de mise en évidence d'une présence importante de radon suite aux mesures réalisées sur quelques logements représentatifs, des mesures spécifiques de renouvellement de l'air intérieur seront prises.
Ce risque sanitaire est lié au contexte géologique (il devrait par conséquent être présenté comme un risque naturel et non lié aux nuisances urbaines comme dans la présente étude). Il est avéré sur tout le territoire d'Angers et est considéré comme grave (potentielle apparition de cancers du poumon). Il doit donc être accompagné de préconisations spécifiques, d'autant plus qu'une meilleure isolation thermique des habitations peut accentuer le risque radon.
Bien qu'il n'existe pas à ce jour de normes officielles applicables aux constructions, l'Autorité Environnementale conseille d'intégrer à la conception du bâti des mesures suffisantes pour limiter le risque radon : une ventilation efficace des locaux et des mesures d'amélioration de l'étanchéité des parties enterrées (cave, sous-sol) en contact avec le sol.

- ✓ **Maître d'ouvrage**

La précision indiquant que le radon est un risque naturel et non lié aux nuisances urbaines constitue une erreur matérielle et sera corrigée lors de la réalisation de la ZAC. Suite au conseil de l'Autorité Environnementale des préconisations en faveur de la qualité de l'air des logements pourront utilement être intégrées au cahier des charges de cession de terrain de la ZAC. Par ailleurs, le maitre d'ouvrage rappel les engagements environnementaux précisés p.49 du volet 3 de l'étude d'impact.

8°) Energies Renouvelables

- ***Extrait de l'avis de l'Autorité Environnementale***

> *L'Autorité Environnementale recommande que l'étude d'impact fasse l'objet d'un traitement plus approfondi quant à la place des énergies renouvelables au sein de ce projet d'envergure.*

✓ **Maître d'ouvrage**

Le traitement des énergies renouvelables sera précisé au stade du dossier de réalisation. Par ailleurs, dans le cadre de la démarche écoquartier sur Monplaisir, des réflexions sont actuellement en cours sur la question des énergies renouvelables. A titre d'exemple, des études d'extension du réseau de chaleur alimentant la résidence Baron d'Immobilière Podeliha sont actuellement menées par Angers Loire Métropole. L'objectif de cette démarche est de raccorder les nouveaux logements collectifs, les équipements et logements réhabilités du quartier à un futur réseau de chaleur, ceci afin d'augmenter la part des énergies renouvelables sur le quartier.

9°) Circulation

- ***Extrait de l'avis de l'Autorité Environnementale***

Les travaux pourront conduire à une réduction du stationnement et de la voirie. L'étude évoque l'élaboration d'un plan de circulation sur et autour des zones de chantier pour réduire le risque de collisions avec les engins de chantier.
S'il est difficile de le définir à ce stade de réflexion du projet, ce plan paraît nécessaire et devra être élaboré précisément pour la phase de réalisation de la ZAC. L'articulation avec les autres travaux (tramway…) sera essentielle, de même que la signalétique chantier correspondante.
En dehors de la phase travaux, on peut regretter l'absence à ce stade d'estimations des trafics générés par le projet.
Plus globalement, l'Autorité Environnementale regrette l'absence d'un phasage prévisionnel des travaux et demande que ce phasage soit mentionné dans l'étude d'impact.

- ✓ **Maître d'ouvrage**

La présence d'un « OPC inter-chantiers » qui aura pour but d'organiser et d'harmoniser dans le temps et dans l'espace les études, travaux et actions des différents intervenants devra permettre la limitation des nuisances liées à la présence conjointe de différents chantiers, conduits parfois par des maitres d'ouvrages différents, sur le quartier.

Concernant le phasage des travaux, il n'est à ce stade pas précisément défini. On peut cependant noter que les 1ères interventions se concentreront sur le secteur de la « centralité élargie », du Jardin Galliéni, jusqu'au Parc Hébert de la Rousselière. Le reste des travaux seront réalisés en fonction des démolitions réalisées par les bailleurs sociaux du quartier, afin d'assurer une cohérence entre les interventions portées par les bailleurs sociaux et l'aménageur.

Par ailleurs, l'étude d'impact étant proportionnée à la sensibilité environnementale et à la nature des travaux, installations et ouvrages prévus, l'estimation des trafics générés par le projet n'a pas été réalisée. En effet, le projet prévoit une faible augmentation de la population sur le quartier (environ + 100 logements) et un report modal vers les transports en communs, lié à l'arrivée de la nouvelle ligne de tramway est à prévoir.