



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS-DE-LA-LOIRE

**AVIS DÉLIBÉRÉ DE LA MISSION RÉGIONALE  
D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE DES PAYS-DE-LA-LOIRE  
PROJET DE CRÉATION D'UNE ZONE D'AMÉNAGEMENT  
CONCERTÉ – AMÉNAGEMENT DU QUARTIER /  
NOUVEAU PROGRAMME NATIONAL DE RENOUVELLEMENT  
URBAIN DE MONPLAISIR**

**COMMUNE D'ANGERS (49)**

## **Introduction sur le contexte réglementaire**

La demande de création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur la commune d'Angers, déposée par la société ALTER PUBLIC pour le compte du conseil communautaire d'Angers Loire Métropole, maître d'ouvrage, est soumise à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n°2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe).

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Destiné à l'information du public, il doit être porté à sa connaissance.

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.

Conformément aux articles L122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

## **1 - Présentation du projet et de son contexte**

La demande concerne la création d'une ZAC dans le secteur de Monplaisir sur la commune d'Angers, localisé au nord-est de la ville, sur une surface de 65,7 ha environ.

Le quartier de Monplaisir, avec ses 10 600 habitants, est l'un des quartiers d'habitat social prioritaires de la politique de la ville. Il a été retenu fin 2014 par l'Agence Nationale du Renouvellement Urbain (ANRU) pour bénéficier du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU).

Afin de permettre un renouvellement cohérent à l'échelle de l'ensemble du quartier Monplaisir, le projet urbain est défini sur un périmètre large. A l'intérieur de ce périmètre, la collectivité a décidé de mettre en œuvre une ZAC sur un premier secteur comprenant la centralité Europe (centre commercial), les ensembles résidentiels Allonneau, Baron, Petit Verger, Kalouguines, ainsi que les parcs Galliéni et Hébert de la Rousselière. C'est au niveau de cette ZAC que seront réalisées, entre 2019 et 2032, les principales actions d'aménagement : restructuration et création d'espaces publics, accompagnement architectural et urbain des projets privés et reconfiguration du foncier.

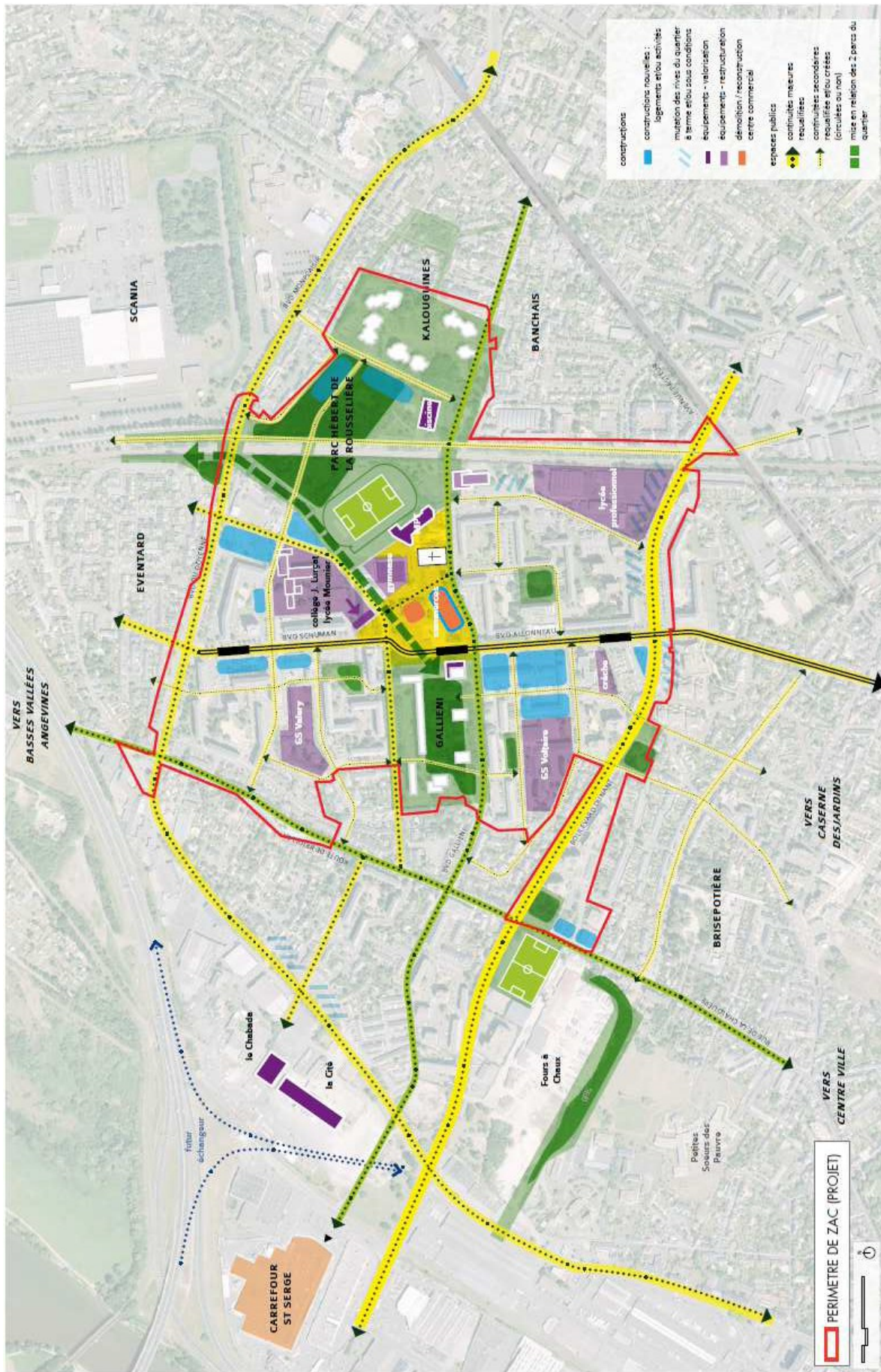


Schéma d'intentions - le quartier  
 Source : Monplaisir – NPRU : plan guide - rapport d'émission, 10/11/2016, atelier Ruelle

La requalification urbaine de ce quartier vise à modifier son image et le cadre de vie des habitants par une « métamorphose urbaine et environnementale ».

Pour cela, le projet prévoit notamment :

- d'améliorer la mixité sociale (destruction d'environ 400 logements sociaux et locaux divers et reconstruction de plus de 500 logements mixtes et plus adaptés aux besoins de la population, requalification d'espaces dédiés jusqu'alors aux voitures ou inexploités),
- de faciliter les modes de déplacement doux (vélo, marche, transport en commun avec l'arrivée en parallèle de la ligne B du tramway, création de passerelles piétonnes, modification des stationnements...) et les circulations vers les sites d'intérêt du quartier (commerces avec construction d'un nouveau centre commercial plus ouvert sur l'extérieur, accessibilité des parcs proches mais actuellement non visibles, modification des espaces publics clos...),
- d'augmenter l'efficacité énergétique des bâtiments (nouveaux logements et requalification des logements conservés, réflexion sur la création d'un réseau de chaleur...) et les capacités de gestion des eaux pluviales (diminution des zones imperméabilisées, création de zones de stockage...),
- des aménagements paysagers permettant une structuration des continuités végétales locales.

La collectivité vise une labellisation Ecoquartier de ce projet, ce qui est à saluer pour un projet de renouvellement urbain, sans consommation de nouveaux espaces.

## **2 – Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale**

Zone urbaine dense, le quartier de Monplaisir n'est pas directement concerné par des périmètres d'inventaire ou de protection d'espaces naturels.

Les principaux enjeux du projet sont :

1. liés à la phase travaux : gestion des déchets et principalement des déchets de déconstruction (inertes en raison des volumes extrêmement importants concernés, mais aussi dangereux et non dangereux), le bruit, la circulation automobile, avec en particulier l'articulation avec les travaux du tramway et la mise en place des déplacements doux et la préservation de la biodiversité ;

2. relatifs au fonctionnement à terme du nouveau quartier (déplacements, consommation énergétique, qualité de vie des habitants notamment bruit et qualité de l'air, gestion des eaux pluviales) et à son insertion dans le tissu urbain existant (forme urbaine, qualité architecturale et paysagère).

## **3 – Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement par le projet**

### **3.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire et de bonne qualité. Le maître d'ouvrage présente une description complète de l'état initial de l'environnement ainsi

qu'une analyse proportionnée aux enjeux du site d'implantation du projet. Pour chaque thématique, un tableau de synthèse récapitule les enjeux et leur sensibilité.

L'état initial décrit le contexte anthropisé du site d'implantation du projet, à l'écart des principaux corridors et réservoirs de biodiversité. Toutefois, les enjeux écologiques liés à la conservation de la trame végétale existante (présence d'arbres isolés, d'arbres âgés et de bosquets susceptibles d'offrir des habitats à des insectes saproxylophages, des chiroptères, des oiseaux) sont identifiés comme forts en phase travaux, plus particulièrement au niveau du parc Hébert de la Rousselière et du parc des Kalouguines.

La zone d'implantation du projet n'intersecte aucune zone Natura 2000, zone humide, zone d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel. L'évaluation des incidences Natura 2000 est présente et conclut à l'absence d'incidence vis-à-vis des habitats et espèces ayant conduit à la désignation des sites les plus proches. Le quartier de Monplaisir est situé à seulement 500 mètres du site Natura 2000 des « Basses vallées angevines, aval de la Mayenne et prairies des Baumettes » mais, du fait des nombreuses infrastructures (autoroutières, routières, urbanisation), il n'y a pas de continuité écologique directe entre les espaces. Aussi, la conclusion du dossier sur l'absence d'effet significatif du projet sur l'état de conservation des sites Natura 2000 n'appelle pas d'observation de la part de la MRAe.

Le quartier est bien desservi en infrastructures routières et en transports en commun. Le trafic automobile est conséquent sur certains boulevards (parfois supérieur à 6 000 véhicules/jour), avec des carrefours sensibles et des vitesses excessives, et les modes de déplacements doux sont peu développés. Le projet a pour objectif d'améliorer ce constat.

Concernant le bruit, les nuisances sonores actuelles (boulevards à vitesse importante, voie ferrée, autoroute, future ligne de tramway) sont importantes. L'étude d'impact indique que certains secteurs ne connaissent pas de zones de calme, y compris la nuit.

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.

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.

### **3.2 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire et compenser**

Le projet vise de nombreux impacts positifs, et notamment :

- l'amélioration de l'image du quartier, de l'accessibilité, de la mixité sociale,
- le désenclavement du quartier et le développement des circulations douces,
- la diminution de la consommation énergétique et des impacts sur le climat,
- le maintien des îlots de végétation et de la biodiversité avec un renforcement des continuités écologiques,

- l'amélioration de la gestion des eaux pluviales et une légère diminution des espaces imperméabilisés,
- l'amélioration qualitative de l'habitat (isolation acoustique et thermique, meilleur renouvellement de l'air intérieur...).

Pour autant, les impacts liés à la phase travaux (déchets, perturbation des transports...) et à la qualité de vie des habitants (pollution atmosphérique, bruit, radon...) appellent un traitement à part entière.

A l'exception du bruit, l'ensemble des impacts décrits à ce stade est globalement bien pris en compte dans l'étude. Toutefois, en raison du stade amont de sa réalisation et de l'étalement des travaux sur un temps long (échéance 2032), le détail de ces impacts et des mesures relatives à l'environnement est régulièrement reporté à une étape ultérieure.

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.

### **3.2.1. Organisation spatiale**

Le projet s'organise autour :

- du désenclavement de la place de l'Europe, qui concentre les commerces du quartier,
- d'une amélioration des continuités vers les différents équipements, parcs, groupements scolaires – et de l'arrivée du tramway qui « conduira à une modification importante de l'axe nord-sud (en passant par la place de l'Europe) : largeur de voirie, voies de circulation et partage de la voirie, aménagement des espaces publics ».

Les déconstructions/reconstructions ne sont pas encore précisément définies et n'appellent pas à ce stade de commentaire particulier, en dehors de ceux liés au choix de l'emplacement des futurs bâtiments (emprise au sol, prise en compte du bruit, de la pollution de l'air et de la biodiversité), détaillés ci-dessous.

### **3.2.2. Préservation des ressources naturelles**

#### Préservation de la biodiversité

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 enjeu, 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.

#### Paysage et patrimoine

Il est à souligner que la requalification des espaces publics a notamment pour objet d'améliorer le cadre de vie du quartier et de permettre son désenclavement. Les démolitions de la place Europe ouvriront le quartier et redonneront une visibilité aux espaces et équipements publics. Des démolitions partielles de bâtiments verrous créeront des percées visuelles quand la requalification des espaces verts, la végétalisation des "vides" (pieds d'immeubles, espaces de stationnements...) renforceront l'esprit « ville-parc » de Monplaisir. Ces quelques exemples illustrent que les différentes orientations retenues influent positivement sur l'ambiance et les paysages urbains.

Un seul monument historique est présent sur la ZAC : la chapelle du grand Nozay. Son périmètre de protection recouvre tous les bâtiments en co-visibilité. L'étude d'impact conclut qu'il ne devrait pas être directement impacté par le projet et précise que, le cas échéant, une consultation de l'architecte des bâtiments de France est prévue.

De même, la procédure de présomption de prescription archéologique devra être activée en cas de travaux sur la zone concernée (partie sud de la ZAC).

#### Ressource en eau

Concernant la gestion des eaux pluviales, l'étude indique que le projet entraînera une légère diminution des surfaces imperméabilisées, ce qui devrait réduire les rejets d'eaux pluviales. De plus, le maître d'ouvrage prévoit un abattement des eaux pluviales en en détournant une partie vers un usage en remplacement de l'eau potable et vers du stockage (noues, bassins, infiltrations superficielles et massives, toitures végétalisées, végétation).

A ce stade, la MRAe estime ces principes intéressants mais des précisions (emplacement, dimension et description) sont attendues sur les réalisations décrites.

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.

Pour précisions, il est à noter que le débit de fuite indiqué de 15 l/s/ha concerne uniquement les projets dont la surface d'opération est inférieure à 2 000 m<sup>2</sup> et le bassin versant intercepté inférieur à 1 ha. Au-delà, conformément au règlement de zonage des eaux pluviales d'Angers Loire Métropole, le débit de fuite est de 2 l/s/ha.

#### Consommation d'espaces naturels

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.

### 3.2.3. Prise en compte des risques et limitations des nuisances

#### Déchets de chantier et économie circulaire

L'étude d'impact mentionne la mise en place de filières de tri et de valorisation des déchets de chantier en lien avec les importants programmes de déconstructions/reconstructions/réhabilitations ainsi que la mise en place d'une « charte de chantier à faible impact environnemental », charte d'engagement signée par les entreprises intervenant sur les chantiers.

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.

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.

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.

#### Stockage des carburants

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 ».

#### Bruit

Pour les inévitables nuisances sonores liées à la phase travaux, la « charte de chantier à faible impact environnemental » prévoira des prescriptions de réduction des émissions sonores (à détailler toutefois - cf § ci-dessus).

Concernant les constructions neuves du projet, elles intégreront les exigences acoustiques liées aux voies de circulation et bénéficieront des réductions de vitesse envisagées sur certains axes.

La réhabilitation des logements existants, en particulier le remplacement des vitrages, permettra une réduction des niveaux sonores observés dans les habitations.



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).

En particulier, des constructions nouvelles sont prévues en bordure du parc Hébert de la Rousselière, traversé par la voie ferrée du TGV Nantes-Paris. Ces zones sont a priori soumises à des nuisances sonores inférieures aux seuils réglementaires mais néanmoins élevées. En effet, il est rappelé qu'en matière de bruit, les limites réglementaires doivent être considérées comme des « bornes ultimes ».

Ce point a d'ailleurs constitué l'une des recommandations prioritaires énoncées dans l'étude d'évaluation d'impacts sur la santé (EIS), conduite en 2016 sur le quartier Monplaisir et publiée en mai 2017. Cette étude a en effet clairement mis en exergue la sensibilité des habitants aux effets des bruits de la circulation et soulevé des inquiétudes au sujet de la construction de logements aux abords immédiats de ce parc. Les risques de nuisances acoustiques pour les futurs habitants de ces immeubles constituent un enjeu à prendre en compte dans la définition du projet et la justification des choix retenus au regard d'alternatives.

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.

De plus, les logements concernés par une dégradation de leur exposition sonore auraient utilement pu être identifiés et des mesures élaborées pour préserver la quiétude de leurs occupants.

L'ensemble des logements réhabilités verra son isolation phonique améliorée. Toutefois, si l'aération des logements devient impossible à cause du niveau sonore, la santé des habitants peut s'en trouver impactée (notamment par rapport au risque radon détaillé ci-dessous).

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.

La partie 8.2 sur le bruit devra être réactualisée : elle fait référence au classement sonore du 18/03/2003. Or ce classement a été révisé le 09/12/2016 (arrêté n°2016-099).

En conclusion, sur la prise en compte des problématiques liées au bruit, le dossier mérite d'être étayé au regard des critères sanitaires. L'appréciation de l'impact nécessite d'être requalifiée au regard des enjeux en présence et les choix justifiés comme relevant du moindre impact sur la santé humaine.

#### Qualité de l'air extérieur

Concernant la qualité de l'air pendant les travaux, l'étude aborde également ce sujet indirectement via la charte chantier, dont le détail n'est pas présenté. Une attention particulière devra être portée lors de la rédaction de cette charte sur la préservation de la qualité de l'air pendant les travaux (arrosage en prévention des envols de poussières...).

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, la MRAe 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.

Le choix des végétaux n'est pas abordé à ce stade de l'étude mais il peut également avoir un rôle sur la réduction des concentrations de polluants atmosphériques (espèces caduques, plantées en diversifiant les formes et les variétés, et en bannissant les essences allergisantes telles que les bouleaux ou noisetiers).

#### Îlots de chaleur

L'étude aborde le phénomène des îlots de chaleur. Le projet prévoit d'améliorer globalement la végétalisation, déjà importante dans ce quartier, en particulier aux pieds des immeubles, ce qui devrait réduire ce phénomène.

Si la question de la végétalisation semble bien intégrée au projet, la MRAe préconise d'associer à l'efficacité des végétaux la pertinence des formes urbaines (hauteurs des constructions, exposition, création d'ombres, circulation d'air entre les bâtiments).

#### Amiante

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.

#### Risque "cavité"

Le risque majeur auquel le quartier est exposé est le risque d'effondrement lié à l'ancienne exploitation du minerai de fer, en particulier au niveau de la frange nord de la ZAC.

Même si le projet indique à ce stade que les cavités identifiées ne seront pas modifiées, l'intégration de ce risque sur la zone concernée est essentielle.

#### Pollution des sols

Le maître d'ouvrage prévoit, en fonction de la proximité de sites d'anciennes activités polluantes ou à risque avec les programmes de construction à définir, la réalisation d'expertises de pollution.

La définition précise des zones à construire en phase de réalisation devra intégrer en parallèle les expertises de pollution nécessaires.

#### Radon

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, la MRAe 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.

### **3.2.4. Contribution au changement climatique, énergie et mobilité**

#### Énergies renouvelables

L'étude d'impact évoque les possibilités de développement de différentes énergies renouvelables (augmentation du réseau de chaleur bois, mise en place de panneaux solaires thermiques, voire photovoltaïques) ainsi que la végétalisation des toitures et la mise en place de composteurs collectifs. Le descriptif proposé s'en tient à ce stade à des hypothèses et les choix ne sont pas arrêtés.

***La MRAe 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.***

#### Desserte et mobilité

Le quartier Monplaisir est accessible depuis plusieurs axes routiers d'importance et desservi par de nombreuses lignes de transports en commun. À l'horizon 2022, la nouvelle ligne de tramway B reliera les quartiers de Belle Beille à l'Ouest et Monplaisir à l'Est.

Le projet prévoit le développement des déplacements doux et la restructuration de l'ensemble des déplacements. Ceci doit s'accompagner d'une attention particulière à la sécurité et à la praticité : il est important que les voies cyclables et piétonnes soient correctement étudiées afin de desservir au mieux les lieux censés accueillir une

population importante et sécurisées notamment au niveau des intersections entre les liaisons douces, les carrefours et le tramway.

Actuellement, le quartier présente d'importantes difficultés de stationnement automobile liées à une mauvaise répartition de l'offre. Le projet a pour but d'optimiser le stationnement existant et de contraindre le stationnement sauvage. Il prévoit peu de nouveaux stationnements.

Il est vrai que, pour favoriser les déplacements doux, il semble préférable de ne pas laisser une place trop importante à la voiture. En contre-partie, de nombreux stationnements vélos devraient être utilement intégrés au projet, d'autant plus que l'étude précise que ces stationnements présentent des dysfonctionnements.

### Circulation

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, la MRAe regrette l'absence d'un phasage prévisionnel des travaux et demande que ce phasage soit mentionné dans l'étude d'impact.

## **3.3 – Justification des choix du projet**

Le quartier de Monplaisir est l'un des derniers quartiers d'habitat social de l'agglomération qui n'a pas fait l'objet d'opération structurante de renouvellement urbain. Il connaît un véritable enclavement (voiries extra larges, voies ferrées) et des difficultés sociales et sécuritaires importantes justifiant l'implantation en son centre de cette ZAC, avec l'objectif d'améliorer la mixité urbaine et sociale.

L'étude d'impact ne présente donc pas de variante d'implantation.

Toutefois, la présentation de plusieurs scénarios présentant des alternatives à une exposition importante au bruit et/ou à la pollution de l'air aurait été appréciée. En effet, les choix d'emplacement de certains nouveaux bâtiments, actuellement questionnés, auraient ainsi pu être mieux justifiés.

## **3.4 – Compatibilité du projet avec les documents cadres**

Le projet de ZAC est compatible avec les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pôle métropolitain Loire Angers où le secteur de Monplaisir est identifié, au schéma de référence, comme secteur de rénovation prioritaire. Le projet s'inscrit principalement en zone Udru du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) d'Angers Loire Métropole. Cette zone correspond aux grands secteurs de renouvellement urbain. Enfin, la ZAC est incluse dans l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du quartier Monplaisir définie dans le PLUi. En particulier,

l'OAP possède un objectif de développement des modes doux (vélo, marche...) et la valorisation/réaménagement des espaces verts structurants du quartier.

L'étude précise également répondre aux objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) Loire-Bretagne, à savoir réduire les polluants générés par l'urbanisation, la consommation de ressources et les risques d'inondation.

### **3.5 – Résumé non technique et analyse des méthodes**

Le résumé non technique de l'étude d'impact est globalement didactique et permet de bien mettre en rapport l'état initial et les impacts du projet. Il aurait cependant gagné à présenter certaines illustrations, de nature à localiser les enjeux et la manière dont ils sont pris en compte.

Les noms des auteurs de l'étude d'impact sont indiqués, sans préciser toutefois leurs compétences. L'analyse des méthodes détaillées n'appelle pas de remarque particulière. Toutefois, les méthodes de caractérisation du trafic (issue de l'étude de trafic de 2013) et du bruit ne sont pas précisées.

## **4 – Conclusion**

De par la nature même du projet, cette création de ZAC sur le quartier de Monplaisir, bénéficiant du dispositif Nouveau Programme National de Renouveau Urbain et ayant pour objectif principal la requalification urbaine (avec labellisation Ecoquartier) de ce quartier prioritaire de la politique de la ville, comporte de nombreux impacts positifs.

A l'exception de l'enjeu relatif aux nuisances sonores qui appelle un certain nombre de compléments – et en particulier la pleine prise en compte de l'étude d'évaluation d'impacts sur la santé (EIS) de mai 2017 –, l'étude d'impact livre au public les informations générales nécessaires à un premier niveau d'appréciation satisfaisant des impacts du projet sur l'environnement et la santé humaine.

Toutefois, en raison de l'ampleur du projet et de sa réalisation dans un temps long (échéance 2032), l'appréciation fine des impacts et la définition précise des mesures de prise en compte ne sont pas présentées dans l'étude d'impact et reportées à une étape ultérieure de définition du projet. Aussi, l'étude d'impact devra nécessairement être complétée au stade des autorisations ultérieures.

Nantes, le 13 avril 2018

Pour la MRAe des Pays-de-la-Loire  
et par délégation  
la présidente



Fabienne ALLAG-DHUISME