

COMMUNE DE SAUMUR



Conclusions relatives à la consultation du public parallélisée, concernant la demande d'autorisation environnementale présentée par la commune de Saumur, pour un projet de réaménagement des cales de Loire et de la place Kléber.

23 septembre au 23 décembre 2025

Commissaire enquêteur
Jacques LECUYER

Janvier 2026

1/ RAPPELS

1.1/ Présentation et localisation du projet :

La ville de Saumur veut réaménager les cales de Loire et la place Kléber, projet soumis à une demande d'autorisation environnementale.

Le principe d'aménagement du projet consiste essentiellement en un réaménagement de l'existant pour de nouveaux usages et peu de création de nouvelles structures.



1.2/ La consultation du public : En 2023, la Loi Industrie Verte et son décret d'application du 6 juillet 2024, ont modifié cette procédure d'autorisation environnementale en organisant l'instruction du dossier de demande par les services de l'Etat et les différents organismes et instances compétents en même temps que la participation du public, sous la forme d'une consultation d'une durée de 3 mois.

J'ai été désigné par décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nantes CP 2025000124/49 du 12 juin 2025.

Je viens faire connaître en toute indépendance et impartialité, mes conclusions relatives à cette consultation du public, organisée du 23 septembre au 23 décembre 2025.

1.3/ Contexte général et chronologie :

Le contexte historique :

Les cales et les quais sont des éléments de paysage qui ponctuent la Loire, cependant, ces aménagements résistent mal au manque d'entretien et nécessitent donc une restauration.

Après une période de grand essor économique, les quais ont subi une importante transformation, puis en déclin par manque de financements, les cales et quais se sont dégradés. De plus en plus négligés, leur entretien et leur fonction oubliée, ils servent aujourd'hui occasionnellement de lieux d'accostage, d'embarquement, de promenades ou transformés en parkings.

1.4/ Objectifs de l'opération :

- Stimuler l'attractivité du territoire ;
- sublimer les berges en créant des aménagements respectueux de l'environnement ;
- Créer un espace de vie sécuritaire accessible à tous les usagers ;
- Permettre l'accès et l'appropriation de l'espace par ses habitants et les visiteurs, protéger et valoriser le patrimoine historique de Saumur
- Apporter de nombreux impacts positifs sur l'aspect culturel et historique du site ;
- Créer une harmonie visuelle en ouvrant la place sur le vaste paysage de la Loire.

Leur réhabilitation représente un atout important de qualification du paysage culturel fluvial de Saumur.

2/ CONTEXTE, ET CONTRAINTES REGLEMENTAIRES :

Le projet s'intègre dans un territoire couvert par des documents d'urbanisme établis à différentes échelles, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), le Schéma de Cohérence territoriale (SCOT) de la Communauté d'Agglomération Saumur Val de Loire, approuvé le 23 mars 2017 par le Conseil Communautaire, le Plan Local d'Urbanisme intercommunautaire (PLUi) Saumur Loire Développement, approuvé le 5 mars 2020.

La façade principale de Saumur, en front de Loire, se compose d'un ensemble de caractéristiques historiques et géographiques, architecturales, urbaines, paysagères, qui lui vaut d'être inscrite au patrimoine mondial UNESCO comme paysage culturel.

Une grande partie de la ville de Saumur est concernée également par un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, qui se substitue au PLU.

2.1/ LA CALE CARNOT ET LA PLACE KLEBER

Projet



La cale Carnot se décompose en deux parties, la partie basse de la cale correspondant au quai et la partie haute, correspondant à la place Kléber.

Son réaménagement consiste à :

- Créer un grand escalier entre la Place Kleber et le quai, comme nouvel accès piéton ;
- Supprimer des stationnements ;
- Restaurer le pavage historique sur l'ensemble du quai ;
- Végétaliser et installer du mobilier amovible ;
- Réorganiser les différents flux sur la partie haute et la partie basse de la cale : VL, piétons, vélo ;
- Fermer le souterrain d'accès au quai Carnot depuis la place Kleber ;
- Transformer le carrefour de la place Kleber en carrefour en T ;
- Créer un ha-ha en bordure de la place Kléber (dispositif paysagé ouvrant la vue sur la Loire).

Des jardins seront implantés sous la forme de petits îlots, le quai sera partiellement végétalisé de part et d'autre de l'escalier Kléber, constitué de pavés à joint enherbé et d'arbres de haute tige.

Le quai sera uniquement recouvert de pavage. Les pierres existantes seront toutes réutilisées et les murets réhaussés et créés, seront réalisés avec les mêmes matériaux que l'existant.

Les escaliers seront réalisés en pierre de comblanchien.

La place Kleber sera, plus végétalisée qu'initialement avec de grands parterres de vivaces, de massifs arbustifs et d'arbres.

Les éclairages seront uniquement positionnés en partie haute de la cale, le long de la route de Saumur, les éclairages existants sur la cale étant supprimés.

Pour amener les réseaux d'eau potable et d'électricité jusqu'aux bateaux, 3 bornes d'alimentation sur le quai Carnot seront implantées.

2.2/ LA CALE MAYAUD

Projet



Son réaménagement consiste à :

- Créer un nouvel escalier et à en modifier un ;
- Réduire les stationnements ;
- Restaurer le pavage historique sur l'ensemble du quai ;
- Planter des arbres
- Réorganiser les différents flux sur la partie haute et la partie basse de la cale : VL, piétons, vélo

Le giratoire sera modifié, ainsi qu'une partie de la route de Saumur, pour aménager une section de trottoir continue et accessible aux PMR.

Des caniveaux techniques permettront le refoulement des eaux usées des bateaux vers le réseau d'assainissement de la ville.

Deux escaliers de 20 mètres de large seront aménagés entre la partie haute de la cale, la route de Saumur et la partie basse. Les 15 arbres existants seront conservés et l'alignement de tilleuls sur la partie haute le long de la route de Saumur sera également conservé.

- En cale basse, le quai sera uniquement recouvert de pavés. Les pierres existantes seront toutes réutilisées, les murets réhaussés et créés, réalisés avec les mêmes matériaux que l'existant.

- En cale haute – route de Saumur, la chaussée sera traitée en enrobé tandis que le trottoir sécurisé, le sera en pavés.

Les éclairages mis en place seront uniquement positionnés en partie haute de la cale, le long de la route de Saumur.

Les éclairages existants positionnés en partie basse seront supprimés et aucun éclairage ne sera implanté directement sur le quai.

Les réseaux d'eau potable et d'électricité seront créés jusqu'aux bateaux, par l'implantation de 3 bornes d'alimentation sur le quai Mayaud. Les caniveaux techniques permettront également le refoulement des eaux usées des bateaux vers le réseau d'assainissement de la ville.

3/ LE CADRE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE :

Ce projet est soumis à évaluation environnementale après décision d'examen au cas par cas, en application du II de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement, car relevant des rubriques 10 et 41a, énumérées dans le tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'Environnement.

Règlementation Loi sur l'Eau :

Les articles L214-1 à L214-6, et R214-1 à R214-5 du Code de l'Environnement régissent l'utilisation de l'eau et définissent les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'engendrer des dommages sur le milieu aquatique. Le projet est concerné par les rubriques 3.1.2.0 pour l'autorisation et 3.2.2.0, pour une déclaration.

Depuis le 1er mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis notamment à la réglementation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), sont fusionnées au sein de l'autorisation environnementale.

4/ LA PROCEDURE DE CONSULTATION DU PUBLIC :

La procédure de consultation du public à laquelle le projet est soumis, résulte de la loi "industrie verte" du 23 octobre 2023 et de son décret d'application du 6 juillet 2024. Cette procédure dite "parallélisée" est définie à l'article L.181-10-1 et R187-37 du Code de l'Environnement.

L'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale par les services de l'Etat, les consultations obligatoires, la participation du public durant trois mois, ont été conduites en même temps au cours de la

procédure.

J'ai conduit la procédure de consultation du public parallélisée qui s'est déroulée du mardi 23 septembre 2025 à 9h, au mardi 23 décembre 2025 à 17h, incluant la mise à la disposition du public d'un dossier accessible sur une plateforme et d'un registre dématérialisé.

Avec la participation du pétitionnaire, deux réunions publiques ont été organisées salle Martineau, sur la commune déléguée de Saint Lambert des Levées, en début de consultation, le mardi 30 septembre 2025 et en fin de consultation, le mardi 16 décembre 2025 ;

J'ai également assuré deux permanences :

- Le jeudi 27 novembre 2025 de 14h à 17h – Salle Cocasserie 1 ;
- Le mardi 9 décembre 2025 de 14h à 17h – Salle Cocasserie 2.

Mon rapport et mes conclusions sont rendus publics sur le site internet de la consultation, au plus tard à la date de la publication de la décision.

Au cours de cette phase le service "coordonnateur" s'assure que l'ensemble des enjeux environnementaux ont été correctement pris en compte et propose à l'autorité administrative une décision, soit favorable, éventuellement assortie de prescriptions, ou défavorable, qui prend la forme d'une décision de refus, justifiée par des insuffisances en matière de protection des personnes ou de l'environnement.

5/ LE DOSSIER DE PRESENTATION :

La constitution générale et la rédaction du dossier d'étude d'impact a été confiée à SOBERCO ENVIRONNEMENT – Société d'ingénierie et de conseil en Environnement Située au 440 Rue Barthélémy Thimonnier 69630 Chaponost

Les rédacteurs de cette étude d'impact sont Yoann RATINEY (Chef de projet) et Angèle ALLOING (Chargée d'études)

Le dossier de présentation était constitué des documents suivants :

CI : RESUME NON TECHNIQUE

CII : ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

CIII : DEFINITION DE LA SOLUTION PROPOSEE : LES RAISONS DU CHOIX DU PARTI ET PRESENTATION DU PROJET

- CIV : ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT
- CV : METHODOLOGIE ET AUTEURS
- ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION UTILISEES
- CVI : ANNEXES

Ce dossier me paraît très complet et répond en tous points aux exigences réglementaires. Il était assez facilement accessible et compréhensible, même par un public non averti, notamment par la lecture du résumé

non technique. Certaines parties étaient parfois redondantes, mais cela tient au respect de la forme du dossier de consultation.

Il n'en demeure pas moins, que cette procédure principalement dématérialisée, peut encore représenter un frein à l'information du public, peu habitué à l'utilisation de "l'outil informatique".

J'ai estimé que deux permanences pouvaient permettre à ces personnes d'accéder plus facilement à l'information et s'exprimer sur le projet.

Les éléments de réponses mis en ligne à l'issue des réunions du public, ou par étapes, au regard des contributions déposées, sont venus compléter utilement les informations accessibles dans ce dossier de présentation.

Le dossier devra être complété par les préconisations recommandées par les différents services instructeurs et PPA.

6/ ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA CONSULTATION :

6.1/ Désignation et démarches préalables du CE, réunions, visite des lieux :

Par décision CP25000124/49 du 12 juin 2025, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nantes, m'a désigné comme commissaire enquêteur pour conduire cette consultation du public.

Le vendredi 11 juillet 2025, je suis informé par la Préfecture du 49, que le dossier est admissible à la phase de consultation du public.

Le mardi 22 juillet, je me suis rendu en mairie de Saumur pour y rencontrer les personnes en charge du dossier, afin de me faire présenter le projet, participer à une visite des sites concernés et participer au choix de la plateforme devant accueillir les documents et le registre dématérialisés.

Le mardi 19 août, rendez-vous en préfecture du 49, pour organiser la consultation et participer à la rédaction de l'avis.

Le lundi 15 septembre, rendez-vous avec Monsieur le Maire de Saumur, entretien et organisation de la consultation et de la réunion du public, du 30 septembre 2025.

Les jours suivants, ont été consacrés à la mise en forme du support dématérialisé sur la plateforme choisie. Ainsi ont été préparés tous les documents nécessaires pour une mise en ligne du site dédié le 23 septembre 2025.

Au cours de cette procédure, les contributions étant déposées assez régulièrement sur la plateforme, j'ai dû en prendre connaissance, en évaluer la teneur, puis les classer par thèmes.

Au fil des semaines, en fonction du nombre de dépositions, j'ai demandé au porteur de projet de formuler des parties de réponses à ces observations, que j'ai insérées dans le dossier dématérialisé du projet, pour en permettre l'accès au public. J'ai pratiqué de même avec l'insertion des comptes-rendus de réunions du public, les avis des PPA et de la MRAe, les avis d'affichage, les parutions dans les journaux, etc.

Sur la plateforme "Préambules", les documents de présentation étaient accessibles en cliquant sur les liens ci-dessous :

AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC

[AVIS \(0.06Mo\)](#)

PUBLICITÉ DANS LA PRESSE

[PARUTION AVIS DANS LA PRESSE CO \(0.64Mo\)](#)

[PARUTION AVIS DANS LA PRESSE OF \(0.39Mo\)](#)

[PARUTION DANS LE CO LE 17 SEPTEMBRE \(0.19Mo\)](#)

[PARUTION DANS LE CO LE 18 SEPTEMBRE \(0.76Mo\)](#)

AFFICHAGE DE L'AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC

L'avis de consultation du public relatif au projet, a été affiché en divers endroits à proximité des sites concernés, dès le 4 septembre 2025

[EMPLACEMENTS AFFICHAGE AVIS DE CONSULTATION DU PUBLIC \(2.77Mo\)](#)

[AFFICHAGE AVIS DE CONSULTATION - 1 \(3.74Mo\)](#)

[AFFICHAGE AVIS CONSULTATION - 2 \(5.9Mo\)](#)

[AFFICHAGE AVIS DE CONSULTATION - 3 \(2.99Mo\)](#)

[AFFICHAGE AVIS CONSULTATION - 4 \(5.27Mo\)](#)

[AFFICHAGE AVIS CONSULTATION - 5 \(4.85Mo\)](#)

DOSSIER DE CONSULTATION DU PUBLIC

[A-PRÉSENTATION DU DOSSIER I BERGES DE LOIRE-JUIL25 \(3.21Mo\)](#)

[B-NOTICE NON TECHNIQUE I BERGES DE LOIRE-JUIL25 \(1.85Mo\)](#)

[C-EI - CALES DE LOIRE - JUIL25 \(89.69Mo\)](#)

[D- DLE I CALES DE LOIRE-AVR25 \(25.83Mo\)](#)

[E-ANNEXES I CALES DE LOIRE-AVR25 \(30.79Mo\)](#)

AVIS PPA/PPC/MRAE

[AVIS ARS DU 22 AOÛT 2025 \(0.12Mo\)](#)

[DÉLIBÉRATION CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE SAUMUR, DU 5/11/2025 \(0.29Mo\)](#)

[AVIS MRAE PDL 006784 / AP ET 007104 / AP DU 1ER DÉCEMBRE 2025 \(0.85Mo\)](#)

[MÉMOIRE EN RÉPONSE DU PORTEUR DE PROJET, À L'AVIS DE LA MRAE. \(DOCUMENT TRANSMIS À LA MRAE PAYS DE LOIRE, LE 19 DÉCEMBRE 2025\). \(3.16Mo\)](#)

RÉPONSES AUX OBSERVATIONS SUR REGISTRE

[ÉLÉMENTS DE RÉPONSES AUX OBSERVATIONS 1 À 8 \(MIS EN LIGNE, LE 6 OCTOBRE 2025\) \(0.09Mo\)](#)

[ÉLÉMENTS DE RÉPONSES AUX OBSERVATIONS 9 À 17. \(MIS EN LIGNE LE 29 OCTOBRE 2025\) \(0.37Mo\)](#)

[ÉLÉMENTS DE RÉPONSES AUX OBSERVATIONS 18 À 29 \(MIS EN LIGNE LE 12 DÉCEMBRE 2025\). \(0.38Mo\)](#)

RÉUNIONS PUBLIQUES

[COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE, LE 30 SEPTEMBRE 2025 \(0.42Mo\)](#)

[PHOTO RÉUNION PUBLIQUE DU 30 SEPTEMBRE \(2.12Mo\)](#)

[COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE, DU 16 DÉCEMBRE 2025 \(0.44Mo\)](#)

[DOCUMENT DÉPOSÉ PAR LE REPRÉSENTANT DE L'UNION DES VOIES NAVIGABLES DE L'OUEST \(0.45Mo\)](#)

[PHOTO RÉUNION DU 16 DÉCEMBRE 2025 \(1.83Mo\)](#)

6.2/ Avis de consultation, information, affichage et Publicité :

L'avis du 26 août 2025 de la Préfecture 49, organise la consultation du public parallélisé et indique les différentes étapes de la procédure.

L'affichage de cet avis a été effectué en mairie, dans les délais légaux, dès le lundi 8 septembre 2025, ainsi que sur le site Internet de la ville, dans le périmètre rapproché du site et aux endroits les plus fréquentés par la population.

Une information était également en ligne sur le site de la ville : <https://www.ville-saumur.fr/actualites/projet-d-amenagement-des-cales-de-loire-consultation-du-public-du-23-septembre-au-23-decembre-2025>, ainsi qu'ici : <https://www.ville-saumur.fr/grands-projets/suivez-les-travaux-en-cours-a-saumur/amenagement-des-quais> et sur le site de la Préfecture, un lien menait directement au registre dématérialisé et aux informations nécessaires, dossiers, contributions, etc. <https://www.maine-et-loire.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Consultations-en-cours/Consultation-par-voie-electronique-Loi-industrie-verte/Amenagement-des-cales-de-Loire-Saumur>

J'ai vérifié les affichages en mairie et sur le site, lors de mes permanences. Le certificat d'affichage, signé du Maire de la Commune, atteste de cette obligation. (Certificat en annexe au rapport).

La publicité par la presse a été réalisée au moyen des annonces légales parues dans les journaux Ouest France et le Courrier de l'Ouest, le 6 septembre 2025. (Copie de cette parution annexée au rapport).

Des flyers (prospectus) sur lesquels étaient indiqués l'objet et les modalités de déroulement de la procédure, ont été diffusés en grand nombre dans la ville et auprès des commerçants. (Copie annexée au rapport).

Je note, que la publicité concernant cette procédure a été réalisée conformément à la réglementation et même au-delà. L'information du public par différents supports, a été conduite sur une large échelle, notamment par de nombreuses affiches et panneaux représentant le futur projet, en plusieurs endroits aux abords du site, à l'approche des cales, des principaux parkings. Personne ne pouvait ignorer, l'information relative à ce projet.

Je pense que l'avis organisant la consultation gagnerai à être référencé par un numéro et une date.

6.3/ Les réunions, permanences et démarches durant la consultation :

La ville de Saumur est porteuse de projet et siège du déroulement de la consultation du public par voie électronique qui a été ouverte le mardi 23 septembre à 9h et a duré jusqu'au mardi 23 décembre 2025, à 17h.

La réunion publique d'ouverture s'est tenue dès 18h30, Salle Martineau à Saint Lambert des Levées, le 30 septembre 2025. Elle a rassemblé, outre les personnes en charge du projet, environ 70 personnes.

La réunion était enregistrée, afin de faciliter par la suite, la rédaction du procès-verbal de réunion.

J'ai ouvert la réunion en présentant l'objet de la procédure, mon rôle, le déroulement de la consultation, un calendrier des étapes à venir, puis présenté les moyens mis à la disposition du public pour contribuer à cette consultation.

Les représentants du porteur de projet, ont ensuite conduit la présentation du projet de réaménagement des cales de Loire et de la place Kléber.

Après cette présentation, le public a pu participer activement à des échanges, questions/réponses.

Un procès-verbal de cette réunion a été rédigé en lien avec la secrétaire en charge de la prise de notes, intégrant les réponses aux questions posées, document que j'ai inclus par la suite sur la plateforme, afin d'apporter une information complémentaire au public.



Le même processus a été réitéré le 16 décembre 2025, au même endroit, avec le déroulement de la réunion de clôture de la consultation du public dès 19h, où étaient accueillies environ 29 personnes.

J'ai tenu une permanence le jeudi 27 octobre de 14h à 17h en salle annexe à la mairie et une seconde le mardi 9 décembre 2025, de 14h à 17h, au même endroit, salle Cocasserie, où en tout 11 personnes ont été accueillies.

4 observations formulées par le public ont été rédigées sur papier libre, puis scannées pour les annexer au rapport et au PV des observations. Dans le même temps, j'ai rédigé le texte correspondant en contribution sur le registre dématérialisé, accompagné du scan de la déposition.

Le 23 décembre 2025 à 17h, la consultation du public relative à ce projet a été close.

A l'issue de la durée de consultation, l'accès au registre dématérialisé a été fermé par le fournisseur de la plateforme Préambules.

Les réunions du public du 30 septembre et du 16 décembre 2025, se sont déroulées dans une ambiance très sereine et propice aux différents échanges questions/réponses, entre le public présent et les représentants du porteur de projet. Chaque personne souhaitant s'exprimer a pu le faire aisément et obtenir en retour une réponse ou un commentaire de la part des représentants de la Ville de Saumur, présents. La salle était particulièrement bien adaptée à ce type de réunion, le matériel de projection et de sonorisation, fonctionnaient parfaitement et étaient en nombre suffisant.

Au cours de mes deux permanences, j'ai pu disposer d'une salle rassemblant de bonnes conditions de réception du public et j'ai toujours reçu un bon accueil de la part du personnel en mairie.

Tout au long de cette procédure, les différents interlocuteurs avec lesquels j'ai eu à travailler, de la Préfecture du 49, au porteur de projet, m'ont toujours apporté un concours particulièrement efficace et rapide.

6.4 : Le procès-verbal des observations :

A la fin des trois mois de consultation, j'ai rédigé et remis la synthèse de toutes les observations recueillies en mairie de Saumur, le 26 décembre 2025 à Monsieur PROD'HOMME, adjoint au Maire, en présence de Madame RE-CALDE. J'ai fidèlement restitué, au travers des 26 pages en complément de mon procès-verbal de synthèse, l'ensemble des observations recueillies.

Après commentaires de ce document, j'ai demandé au porteur de projet d'intégrer à son mémoire, les réponses aux dernières contributions parvenues avant la fin de la procédure.

Ce procès-verbal appelait de la part du porteur de projet, un mémoire en réponse, dans les cinq jours, ce dernier m'a été transmis, par Email le 31 décembre 2025 et par la poste le 8 janvier 2026.

6.5 : Les avis des PPA reçus durant la consultation sont les suivants :

- L'ARS qui s'est prononcée formellement le 22 août 2025 par un avis favorable au projet ;
- Le Conseil Municipal de la ville de Saumur qui délivre un avis favorable au projet, ainsi qu'à la demande d'autorisation environnementale unique.
- La MRAe, le 1er décembre 2025 a fait quelques recommandations citées dans le rapport.

La réponse du porteur de projet à l'avis de la MRAe, lui a été adressé le 19 décembre 2025, puis a été ajoutée par mes soins, aux documents accessibles sur la plateforme de consultation de Préambules.

Ce mémoire en réponse, répond point par point aux recommandations de la MRAe, en y apportant des compléments de réponse adaptés et sérieusement argumentés. (Document annexé au rapport)

7/ LA PARTICIPATION DU PUBLIC A LA CONSULTATION :

Je considère la participation du public comme étant assez satisfaisante. En effet, 95 personnes en tout, ont participé aux réunions, une cinquantaine de questions ont été posées lors des échanges, 72 contributions ont été rédigées sur le registre dématérialisé et 11 personnes sont venues me rencontrer en permanences.

Les thèmes principaux qui ressortent des contributions sont les suivants :

- **Le stationnement 31/72 contributions ;**
- **Les aménagements/ Mobilier/etc. 22/72 ;**
- **Les mobilités/Déplacements 15/72 ;**
- **Environnement 14/72 ;**
- **La batellerie 9/72 ;**
- **Coût 8/72 ;**
- **Divers 1.**

8/ SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC, DU CE, REPONSES DU PORTEUR DE PROJET ET APPRECIATIONS PAR THEMES :

Bilan par thèmes de contributions/ Avis/ Adresses IP communes.

Thèmes	N° contribution	Total/72
Stationnement	1,2,3,4,11,15,16,17,19,21,22,23,28,30,31,34,39,40,41,42,43,49,52,53,54,55,56,57,60,68,72	31
Stationnement	29 est pour la suppression places de stationnement	1
Batellerie	6,7,9,14,18,35,38,48,72	9
Mobilités Déplacements	1,12,13,20,26,27,36,37,59,62,63,66,67,69,70	15
Aménagements Mobilier	4,5,8,12,13,14,17,20,24,25,29,31,32,33,45,47,50,51,52,54,61,71	22
Environnement	10,25,29,41,46,50,51,54,58,62,64,65,71,72	14
Coût	15,37,53,55,56,58,60,72	8
Divers	44	1
Avis	N° contributions	
Favorables au projet	2,10,29,31,47,61,64,65	8
Défavorables au projet	18,21,23,28,40,44,53,55,57,59,60,68,69	13
IP communes		
IP communes	16,21,23,40,53,55,57,60,68,69	10
	64,65	2
	7,12,18,35,48	5
	22,28	2
<i>Même IP, cela ne signifie pas que c'est la même personne qui a rédigé, mais que cela a été fait du même endroit.</i>		

Je relève que 13 contributions peuvent être considérées comme étant défavorables au projet et que 8, y sont favorables.

Je note l'avis favorable au projet, émis par la Sauvegarde de la Loire Angevine.

9/ LES REPONSES DU PORTEUR DE PROJET PAR THEMES ET POINT DE VUE DU CE :

Les réponses du porteur de projet, la Ville de Saumur, sont abordées par thèmes, puis suivies par les réponses à mes questionnements.

Réponse du porteur de projet **Thématique Stationnement :**

Le 30 novembre 2000, le Val de Loire a été inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Cette inscription vise à préserver le patrimoine naturel ligérien ainsi que les éléments patrimoniaux relevant de la navigation.

Les cales n'appartenant pas à la Ville de Saumur mais à l'État - Domaine Public Fluvial (DPF), une convention de superposition de gestion a été signée entre l'État et la Ville de Saumur en novembre 2018 (voir pièces E-Annexes I Cales de Loire-avr25, pages 33 - 47). Elle a pour objectif de définir les modalités de gestion, d'entretien et d'aménagement des cales à Saumur. Cette convention implique également que tout projet d'aménagement proposé sur les cales soit approuvé par les services de l'État.

La convention stipule par ailleurs que "pour garantir la pérennité de l'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial de l'UNESCO, un plan de gestion a été validé le 15 novembre 2012, décrivant notamment parmi ses objectifs [...] de réduire progressivement l'emprise du stationnement automobile sur les bords de Loire, en visant d'abord sa suppression dans les espaces patrimoniaux au contact immédiat du fleuve (quais, cales, domaine public fluvial) [et de] rechercher en parallèle des solutions de stationnement de substitution" (page 2 de la convention).

Dans ce cadre, la Ville de Saumur s'est engagée à proposer un "projet d'utilisation des cales" répondant aux exigences de cette dernière (article 8 de la convention).

Afin de respecter l'obligation de supprimer le stationnement à terme, tel que décrit dans la convention et dans le plan de gestion de l'UNESCO, la Ville de Saumur propose un projet gradé qui supprime dans un premier temps une partie seulement du stationnement.

L'aménagement des zones de parking sera très limité et réversible afin de permettre, à terme, une suppression totale de ces places.

Actuellement, les cales et la place Kléber disposent de 341 places, le projet prévoit d'en conserver 134 (71 places sur la cale Carnot, 10 places sur la place Kléber et 53 places sur la cale Mayaud), soit 207 de moins.

Afin d'anticiper cette suppression, la place Marc Leclerc a été réaménagée dès 2024, en compensant le nombre de places de stationnement. Cet espace proposait à l'origine 200 places de stationnement. La place en compte désormais 412 soit 212 de plus, équilibrant ainsi le bilan global du centre-ville et reconstituant l'offre de stationnement de proximité.

En effet, cette place se situe à 8 minutes à pied de la Place Bilange soit un trajet équivalent à celui depuis le parking du Chardonnet (9 minutes à pied) ou depuis la place de l'Europe (7 minutes à pied).

Les places qui seront conservées dans le projet seront situées à chaque extrémité des cales (soit sur les parties actuellement fermées au stationnement). Elles seront donc situées à moins de 10 minutes à pied de la place Bilange.

Les plans ci-dessous font la synthèse des stationnements du centre-ville de Saumur en nombre et en distance par rapport à la Place Bilange :

(Ces plans sont visibles en annexe au rapport dans le mémoire en réponse du porteur de projet au procès-verbal des observations).

Il n'y a pas d'étude d'impact de la baisse des capacités de stationnement des cales sur l'activité économique du centre-ville.

Les besoins en stationnement du Casino ne peuvent être quantifiés précisément à ce stade. Ils dépendront du profil des usagers de ce nouvel établissement.

Par ailleurs, les besoins en stationnement de la Ville de Saumur sont à évaluer globalement au regard de nombreux facteurs : économie, tourisme et transport notamment.

Ils sont voués à évoluer dans le temps en fonction du développement économique de la Ville en général mais en tenant compte également des changements de pratique des habitants.

Plusieurs leviers d'actions parallèles sont d'ores et déjà activés pour permettre de limiter l'impact du stationnement sur le territoire.

La Ville de Saumur et la Communauté d'agglomération Saumur Val de Loire travaillent ainsi de concert pour adapter le réseau de transport en commun et développer la pratique du vélo sur le territoire. Entre 2024 et 2025, le réseau de desserte bus a été entièrement révisé et des vélos en libre-service ont été installés dans l'objectif de répondre au mieux au besoin des usagers et de faciliter le report modal.

L'amélioration et la rénovation des itinéraires piétons (notamment entre les espaces de stationnement et le cœur de ville) contribuent également à l'attractivité du centre-ville.

Enfin, à ce jour, la Ville de Saumur ne prévoit pas la création d'un ascenseur qui permettrait de relier la Place Saint Michel au château.

Point de vue du CE : Je prends acte des contraintes liées aux aménagements tels qu'elles ont été présentées, inscription du Val de Loire sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, gestion, entretien et aménagement des cales soumis à l'approbation de l'Etat, Domaine Public Fluvial, exigence de réduire le stationnement, visant à terme à le supprimer, PPRI.

Je note également, la volonté du porteur de projet, de procéder progressivement, à la suppression totale des aires de stationnement sur les cales.

Je relève également les compensations qui sont décrites en termes de transfert des stationnements vers d'autres lieux, tels que la place Marc Leclerc, afin d'équilibrer les pertes sur les cales et restituer une offre disponible avec un temps de déplacement parking/ centre-ville, quasi équivalent. Je constate, qu'actuellement certaines places de stationnement sur les cales sont gratuites.

Comme l'indique le porteur de projet, il n'y a pas d'étude de l'impact des suppressions d'emplacements de stationnement sur l'activité économique du centre-ville.

Je remarque que l'ensemble des observations dont j'ai eu connaissance au cours de cette consultation, démontre une réelle inquiétude de la population par rapport à ce thème. Cette inquiétude est actuelle et légitime. Les places de stationnement compensées en 2024 sur la place Leclerc ne semblent pas avoir imprégné de manière satisfaisante les usagers ayant nécessité d'utiliser leur automobile. Lorsque le Casino sera en fonction, d'autres besoins vont se faire ressentir, augmentant encore cette impression de manque d'emplacements de stationnement.

Je note que la majorité des oppositions défavorables au projet, est prononcée par des opposants à ces suppressions.

Néanmoins, je considère que ce sujet n'est qu'une cause du réaménagement des cales de Loire et ne peut imposer une modification du projet qui répond objectivement aux diverses contraintes citées plus haut, UNESCO et Domaine Public Fluvial, PPRI, mais nécessite la création rapide d'une alternative adaptée.

Réponse du porteur de projet, Thématique Batellerie :

Les cales de Loire font partie du Domaine Public Fluvial, propriété de l'État.

La Ville de Saumur en est actuellement le simple gestionnaire pour la durée de la convention de superposition de gestion du Domaine Public fluvial signée avec l'État en novembre 2018. Ceci implique que tout projet proposé par la Ville de Saumur se doit de respecter les exigences de la convention et est soumis à autorisation de l'État.

L'emprise du projet des cales de Loire se limite aux cales Carnot et Mayaud, au quai de liaison, à la place Kléber et au quai Lucien Gautier. Il n'est pas prévu d'intervenir sur la base de loisirs Millocheau ou sur les berges de l'île d'Offard.

Le secteur du projet d'aménagement des Cales de Loire est soumis au Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI). Cette réglementation impose de laisser libres les cales afin de limiter les obstacles au bon écoulement des eaux. Il y est également indiqué qu'en cas de crue, tout élément présentant un obstacle devra pouvoir être enlevé sous 48h afin de ne pas créer d'embâcle.

La zone de projet est par ailleurs soumise au Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur et fait partie du périmètre « Val de Loire » de l'UNESCO.

Elle est donc soumise à un cadre réglementaire strict dont l'objectif premier est la restauration et la préservation patrimoniale. Le projet prévoit ainsi une restauration des ouvrages et s'inscrit dans un ensemble patrimonial préservant le Grand Paysage.

Par ailleurs, le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) indique que les remaniements de terrain (déblais et remblais) se doivent d'être limités, tout comme l'installation de mobiliers ou ouvrages pouvant impacter le bon écoulement des eaux et la stabilité de la digue de protection.

Pour l'ensemble de ces raisons, il n'est pas envisageable de construire d'ouvrages (toilettes, plateformes ...) sur les cales.

Le projet prévoit la restauration des cales dans le respect de leur histoire et ne viendra pas modifier les modalités d'accès actuels des bateaux. Le chargement et déchargement des passagers pourra se poursuivre à l'identique.

Concernant les flux piétons en provenance ou à destination des bateaux, ils seront facilités par la création des nombreux accès vers la promenade en bord de Loire.

Les piétons, et notamment les Personnes à Mobilités Réduites (PMR), pourront accéder par les différents accès identifiés sur la carte présente dans la pièce "C - El - Cales de Loire" aux pages 145 et 154. Deux rampes d'accès seront modifiées pour répondre aux normes accessibilité (rampe au niveau de la place Kléber et rampe à l'extrémité de la cale Mayaud), les autres rampes existantes seront maintenues facilitant ainsi la descente sur les cales. Enfin, 3 escaliers monumentaux viendront compléter les accès piétons.

La promenade PMR créée en bord de Loire mesure 4 mètres de large et est conçue pour permettre le passage des véhicules (secours, entretien ...).

Deux places de stationnement PMR sont prévues sur la Place Kléber à proximité de la rampe PMR et 2 places de stationnement PMR sont prévues sur la route de Saumur à proximité de la rampe PMR à l'extrémité de la cale Mayaud.

L'enlèvement des ordures ménagères restera inchangé par rapport à aujourd'hui. Les déchets issus d'activités des bateaux devront être remontés afin d'être enlevés.

L'étude d'impact réalisée par le cabinet SOBERCO, mandaté par la Ville de Saumur, mesure les impacts du projet globalement sur l'environnement. Elle n'a pas pour objectif de répondre à une étude de marché liée aux activités des opérateurs fluviaux.

L'impact du projet sur les activités économiques fluviales est par ailleurs considéré comme "faible à modéré" car le projet impactera ces activités en phase chantier essentiellement mais ne modifie pas les conditions actuelles d'exploitation.

L'ensemble des cales pourront accueillir des activités fluviales :

- le projet intègre 6 points (3 sur Mayaud dont un déjà existant et 3 sur Carnot) de raccordement aux réseaux (électricité, eau potable, conduite pour le refoulement des eaux usées) permettant de répondre aux besoins de certains bateaux. Des fourreaux seront acheminés, depuis des bornes positionnées en partie haute des quais, jusqu'à ces 6 points.

Pour chacun de ces 6 points, deux fourreaux permettront un raccordement aux réseaux d'eau potable et d'électricité. Un fourreau sera dédié au refoulement des eaux usées depuis les bateaux vers les réseaux situés en partie haute.

- Le projet prévoit également la restauration de l'ensemble des anneaux d'amarrage afin de les repositionner à leurs emplacements d'origine. Par la restauration de ces anneaux, le projet vise par ailleurs à permettre l'accostage de bateaux typiques de la Loire.

Les modalités d'installation des bateaux et d'utilisation de ces points réseaux feront l'objet d'un travail collaboratif avec les services de l'État, compétents pour délivrer les Autorisations d'Occupation Temporaire sur le Domaine Public Fluvial, afin d'être opérationnelles à la fin des travaux.

Les zones d'attente abritées pour les passagers des activités fluviales relèvent de dispositifs commerciaux, temporaires et privés. Ils sont soumis à autorisation d'occupation auprès du Domaine Public Fluvial et doivent s'inscrire dans le cadre de la réglementation du secteur sauvegardé.

Il n'appartient pas à la Ville de Saumur de prévoir la publicité pour les activités économiques qui sont et seront présentes sur le quai. L'ensemble des dispositifs de publicité demeurent à la charge des propriétaires/porteurs de projet privés et sont soumis à autorisation préalable des autorités compétentes, conformément aux réglementations applicables, notamment le règlement local de publicité intercommunal.

Le projet participe à l'attrait touristique de Saumur en proposant une entrée de Ville qualitative d'un point de vue paysager et patrimonial. Il permettra de plus le développement de nouveaux usages.

Ces usages pourront être multiples (déambulation, détente, découverte du patrimoine environnemental ligérien, découverte du patrimoine architectural, évènementiel, etc.) et permettront une réappropriation de ces espaces par toute la population.

Afin de limiter l'impact sur la faune et la flore ligérienne, le projet d'aménagement actuel ne prévoit pas d'intervenir ni sur l'enrochement, ni sur une bande d'1m50 depuis la rive, ni sur la rive elle-même.

Le profil d'aménagement retenu pour les cales de Saumur s'inscrit dans l'exacte tradition de tous les ports en Loire moyenne.

Dans cette partie du fleuve, les berges ont toujours été talutées. Elles étaient autrefois naturelles puis ont été maçonnées en conservant ce profil.

Aussi, dans l'objectif de conserver et mettre en valeur le patrimoine, le profil de la berge ne peut être modifié.

La mise en place de massifs d'ancrage éventuels et de pontons seront à dimensionner en fonction des bateaux par les opérateurs. Le Domaine Public Fluvial aura compétence à étudier et analyser ces demandes, dans le respect du cadre imposé par l'UNESCO.

Point de vue du CE :

Je prends acte que la Ville de Saumur n'est que gestionnaire des cales pour la durée de la convention signée avec l'Etat et qu'elle doit en respecter les exigences.

Je relève également que le secteur concerné par le projet est soumis au Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) avec ses contraintes particulières, notamment s'agissant de la limitation drastique des obstacles éventuels pouvant freiner les écoulements de la Loire, dont l'interdiction de construire ou aménager un quelconque ouvrage.

Je note, que les accès des bateaux pour leurs passagers, tels que réalisés aujourd'hui, seront conservés dans les mêmes conditions d'usages, de même que pour l'enlèvement des ordures ménagères.

Je remarque également pour les bateaux, la réalisation de divers aménagements tels que les divers réseaux et les anneaux d'amarrage replacés à leurs emplacements d'origine.

Je considère comme l'indique le porteur de projet, que ce réaménagement participera à l'attrait touristique de la Ville, ne pénalisera pas les professionnels de la batellerie dans l'exercice de leurs activités et n'entraînera pas non plus les accostages de passage.

Réponse du porteur de projet, **Thématique Mobilités / Déplacements :**

Le projet d'aménagement en partie basse des Cales est soumis à un cadre réglementaire strict :

□ Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) : les remaniements de terrain (déblais et remblais) se doivent d'être limités, tout comme l'installation de mobiliers ou ouvrages pouvant impacter le bon écoulement des eaux et la stabilité de la digue de protection.

□ Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) : le projet se doit de conserver l'aspect patrimonial du site et de s'inscrire de façon la plus discrète possible dans le grand paysage.

La création d'une piste cyclable dédiée, en partie basse, aurait impliqué de remanier le profil actuel des cales de manière significative. Cet aménagement n'aurait donc pas été conforme aux prescriptions du PSMV.

Les parties basses des cales constituent une zone piétonne ayant vocation à accueillir les promeneurs dans un espace calme et apaisé au contact de la Loire, à l'instar de ce qui se pratique dans les parcs, jardins ou zone piétonne de la Ville.

Les cyclistes pourront profiter de ces lieux en empruntant les cheminements dessinés en mettant pied à terre.

Soucieuse cependant de répondre aux besoins des usagers en matière de déplacement cyclable, la Ville de Saumur prévoit, en complément, des aménagements en partie haute :

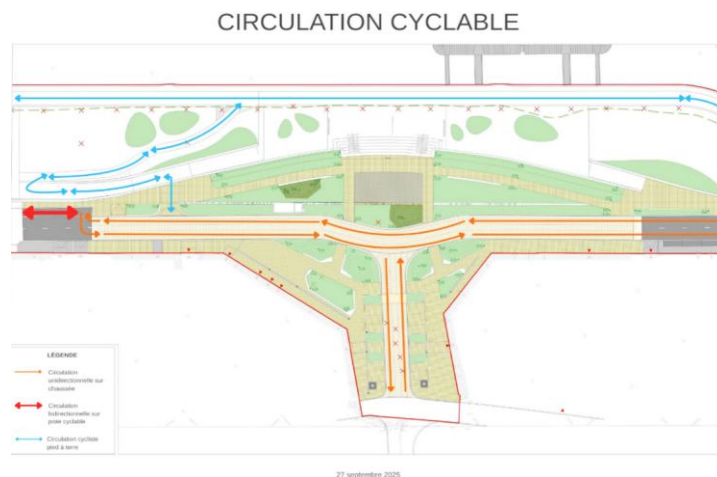
□ Des supports vélos seront positionnés aux abords des rampes d'accès aux cales.

□ Au niveau de la place Kléber, le carrefour est totalement repensé pour apaiser les circulations et faire de cet endroit un parvis urbain sur lequel viennent se connecter les pistes cyclables en provenance du Boulevard Henri Dunant.

Suite à une modélisation dynamique des flux, le choix s'est porté sur la mise en sens unique de la totalité de l'axe Carabiniers de Monsieur / Chanzy / Gambetta afin de diminuer les mouvements et la quantité de véhicules dans l'emprise du carrefour, contribuant ainsi à rendre le lieu plus sécurisé pour les usagers piétons et cycles.

Le carrefour sera enfin retraité en zone 30 sur plateau surélevé pour garantir un respect de la limitation de vitesse.

Les cyclistes pourront ainsi cohabiter plus sereinement avec les véhicules sur ce secteur.



Néanmoins, plusieurs contributions font mention d'une insatisfaction concernant cet aménagement proposé en « cohabitation » sur ce secteur Carnot/Kléber en terme de continuité cyclable.

Soucieuse de faciliter la pratique du vélo, la Ville de Saumur a pris la mesure de ces doléances et le projet évoluera pour permettre une appropriation plus sécurisée du site par les usagers cyclistes, une meilleure lisibilité des espaces et des itinéraires, et améliorer la continuité avec les pistes existantes de part et d'autre.

Point de vue du CE : Je prends acte, comme pour les sujets précédents, stationnement, batellerie, que les mêmes contraintes s'imposent à certains aménagements tels que ceux souhaités par les usagers du vélo. L'usage piéton sera privilégié en partie basse.

Je relève néanmoins dans le mémoire en réponse du porteur de projet, que des aménagements adaptés au vélo seront réalisés aux abords, supports vélos, modification d'un carrefour pour améliorer la cohabitation de manière plus sereine avec les autres véhicules, comme le montre le plan ci-dessus. (Plan dans mémoire annexé au rapport).

Je note également, que la Ville de Saumur a pris la mesure des doléances exprimées par les pratiquants du vélo, en faisant évoluer son projet vers une approche plus sécurisée du site pour les cyclistes, une meilleure lisibilité des espaces et des itinéraires, et en améliorant la continuité avec les pistes existantes de part et d'autre.

Réponse du porteur de projet, **Thématique Aménagements / Mobilier :**

Le projet des cales a été établi sur la base d'un programme tenant compte des souhaits exprimés par les Saumurois lors de la concertation réalisée entre 12/2020 et 01/2021.

Le cadre réglementaire spécifique des cales impose :

☐ de libérer celles-ci de tout obstacle pouvant générer des phénomènes d'embâcles, c'est à dire une accumulation de matériau dans les zones d'écoulement de la Loire en cas de crue. En cas de crue, tout élément présentant un obstacle devra pouvoir être enlevé sous 48h

☐ de restituer un ouvrage patrimonial historique.

Ainsi, l'ensemble du mobilier urbain habituel (corbeilles, arceaux vélos ...), ainsi que les éclairages seront repositionnés en partie haute, au niveau des quais.

Lors d'évènements particuliers et en dehors des périodes de crues, du mobilier spécifique, temporaire et amovible pourra être mis en place en partie basse.

L'installation d'aires de jeux permanentes n'est donc pas possible en partie basse, pour les mêmes raisons.

Le projet présenté dans le cadre de la présente consultation n'intègre pas la création d'une passerelle piétonne permettant de traverser la Loire, ni le réaménagement de la Place de la République. Le programme d'aménagement de cette place pourra être établi ultérieurement en fonction des besoins constatés à l'issue des travaux d'aménagement des Cales, et au gré des décisions politiques.

Historiquement, les cales avaient un usage essentiellement lié au commerce et au transport de marchandise. Cet usage intensif associé à un entretien constant et quotidien par les bateliers permettait une pose des pavés sur lit de sable avec joints au sable.

Les usages ayant évolué et dans l'objectif de garantir une pérennité et une facilité d'entretien, le projet prévoit de réaliser des joints creux à la chaux et au sable, assurant ainsi l'infiltration des eaux ainsi que la dépose d'alluvions permettant une végétalisation naturelle des joints dans le temps.

Les joints seront d'une largeur identique à l'existant pour respecter le caractère patrimonial des ouvrages. Ces principes de traitement seront appliqués sur les zones pavées de la promenade mais également sur le secteur de pavés nettoyés et remis en place. Il s'agira en effet de conserver l'ensemble des pavés existants, et d'enlever la couche de revêtement en enrobé qui cache aujourd'hui les pavés sous les zones de stationnement actuelles.

Une des intentions principales du projet est de conserver et valoriser le patrimoine des cales, de le restaurer à l'identique pour permettre sa mise en valeur. La réduction du stationnement et la suppression du béton bitumineux contribueront à cet objectif.

Les modifications de pentes, les finitions de pavage et de joints et le traitement général des Cales ont été étudiés et pensés de sorte à s'insérer le plus discrètement possible dans le grand paysage, à ne pas altérer les vues et donc à ne pas dénaturer le site.

Le projet ne prévoit pas de travaux au droit de La Maison des Vins, à ce stade.

Cependant les travaux d'aménagement de la Place Kléber et de la cale Carnot impacteront la circulation sur le quai Carnot.

En amont du démarrage des travaux, les habitants et commerçants concernés seront interrogés afin de recueillir les contraintes de chacun. Ils seront également informés du planning et de l'organisation de ces travaux tout au long du chantier.

Le projet ne prévoit pas de modification significative du quai Mayaud (partie haute).

Les aménagements prévus au niveau des coupes G et H de la cale Mayaud n'impacteront pas la vue sur la Loire.

Les visuels de la cale Mayaud expriment la possibilité d'installer des stands, kiosques ou autres petites structures amovibles et temporaires. Ces structures ne pourront être installées que de manière ponctuelle lors d'évènements spécifiques, tel que cela se pratique déjà aujourd'hui.

L'aménagement de la bande piétonne accessible aux personnes à mobilité réduite tout au long de la Cale implique de décaisser une partie de l'ouvrage pour amoindrir les pentes. Ce décaissé donnera ainsi lieu à la création d'une marche, conçue avec une hauteur d'assise permettant ainsi de bénéficier de zone de repos sur toute la longueur du projet.

Par ailleurs, en saison estivale, et hors période de crue, la Ville de Saumur prévoit la mise en place de mobilier modulaire sur mesure (bancs, corbeilles, tables ...).

Point de vue du CE : Je constate dans la réponse du porteur de projet à ce sujet, qu'il rappelle à juste titre, les mêmes contraintes citées plus haut.
Les accessoires du mobilier actuel seront repositionnés en partie haute, mais hors période de crues, pour des évènements particuliers, et temporairement, du mobilier spécifique pourra être positionné en partie basse.

Je relève que le projet n'inclue pas la création d'une passerelle piétonne permettant de traverser la Loire, ni le réaménagement de la Place de la République.

Je note la manière de traiter certains éléments, tels que les pavés et leurs joints sur les zones de promenade et pour les parties qui seront restaurées et la suppression du revêtement en enrobé présent sur les aires de stationnement actuelles.

Je prends acte que les commerçants, riverains concernés, seront consultés en amont du démarrage des travaux, afin de définir les contraintes de chacun et les informer du déroulement des travaux.

Je constate que le porteur de projet se veut rassurant pour les riverains, par rapport aux visuels de la cale Mayaud, sur le caractère ponctuel et spécifique d'installation de structures éphémères lors d'événements particuliers, tels qu'ils se produisent actuellement.

Je considère que les éléments de réponse apportés à l'aménagement des cales est bien argumenté, réaliste et répond aux contraintes inerrantes à la localisation du projet par rapport au contexte réglementaire.

Réponse du porteur de projet, Thématique Environnement

La présente consultation n'a pas pour objet de mesurer l'impact des feux d'artifice sur l'environnement.

Concernant le niveau sonore, le projet n'a pas vocation à le faire évoluer. Actuellement, l'unique événement organisé sur les cales est le Saumur Loire Festival.

Le projet d'aménagement en partie basse des Cales est soumis à un cadre réglementaire strict :

□ Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) : les remaniements de terrain (déblais et remblais) se doivent d'être limités, tout comme l'installation de mobiliers ou ouvrages pouvant impacter le bon écoulement des eaux et la stabilité de la digue de protection.

□ Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) : le projet se doit de conserver l'aspect patrimonial du site et de s'inscrire de façon la plus discrète possible dans le grand paysage.

En raison de ce cadre, la Ville de Saumur ne peut développer un programme de végétalisation plus important des parties basses des Cales. En effet, les plantations sont à proscrire afin de limiter tout phénomène de retenu en cas de crue mais également pour respecter l'aspect patrimonial historique du site.

Compte-tenu de ces réglementations, il n'est pas possible de développer des aménagements paysagers de grande ampleur sur les parties basses des cales.

La Place Kleber en revanche est largement repensée et végétalisée pour offrir un point de vue unique et un espace paysager de qualité.

Le périmètre du présent projet ne prévoit pas le traitement des bords de Loire situés sur l'île d'Offard.

Par ailleurs, les berges de Loire font partie du Domaine Public Fluvial, propriété de l'État.

L'entretien de ces berges relève à ce titre de son champ de compétence.

Le projet d'aménagement des Cales de Loire intègre la reprise des voiries de circulation du Quai Lucien Gautier et de la Place Kleber. Les profils d'aménagement retenus ont pour objectif de limiter l'espace dédié aux véhicules motorisés au bénéfice des autres modes de déplacement (création de trottoirs, aménagement d'esplanade).

Ces travaux contribueront également à abaisser les vitesses de circulation, diminuant ainsi la pollution de l'air associée et les niveaux sonores.

L'ambition première du projet des Cales de Loire est de répondre aux enjeux de restauration des ouvrages dans le respect du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du Patrimoine et de la charte UNESCO. Il n'a pas vocation à établir un programme d'animation.

Par ailleurs, le projet intègre le classement en zone NATURA 2000 du périmètre. Ainsi, l'éclairage en partie basse sera supprimé afin de respecter la trame noire du site.

Des caniveaux techniques seront également créés afin de permettre un raccordement des bateaux aux réseaux (notamment eaux usées) dans l'objectif de limiter l'impact sur le fleuve.

Il est rappelé par ailleurs que les cales de Loire font partie du Domaine Public Fluvial, propriété de l'État. A ce titre, seul l'État est à même d'autoriser l'amarrage des bateaux.

Les pavés mis en œuvre dans le cadre du projet sont ceux existants et présents sur le site.

Les compléments nécessaires seront issus de stocks de pavés historiques du secteur de Saumur.

Point de vue du CE : Comme pour les aménagements que souhaiteraient certains, en matière d'environnement, ces espaces réaménagés ne pourront être ni végétalisés, ni modifiés dans leur topographie. Cependant un espace paysagé de qualité sera réalisé place Kléber.

J'estime que globalement le projet, ne porte aucune atteinte flagrante et supplémentaire à l'environnement.

Je considère, que l'entretien des berges par l'Etat qui en a la charge, la conservation des arbres telle qu'elle est prévue en parties hautes, les quelques plantations supplémentaires, la diminution de la présence des voitures stationnées, donc l'atténuation de la pollution due à leurs déplacements, devraient contribuer à une légère amélioration de l'environnement dans ces zones concernées par le projet.

Réponse du porteur de projet, **Thématique Coût d'opération :**

Cette opération d'aménagement figure au budget 2025 approuvé en décembre 2024. Le vote du budget 2026 en séance du conseil municipal du 17 décembre dernier a réitéré cette inscription.

L'annexe à la Délibération du Conseil Municipal n°2025/119 relative aux Autorisations de programme – Crédits de paiement 2026 fait ainsi mention d'un coût global d'opération (études et travaux) estimé à 11,852 M d'euros TTC. Cette estimation sera affinée après la consultation des entreprises et attribution des marchés publics.

Point de vue du CE : **Je prends note de l'estimation financière du projet à titre d'information pour le public.**

Questionnement du commissaire enquêteur :

« Me concernant, je relève une inquiétude majeure du public pour la suppression des places de stationnement sur les cales (31 contributions sur 72).

L'avenir pourrait démontrer un besoin en augmentation dans ce domaine, du fait des besoins de la population active en ville, des résidents, de l'ouverture du Casino et de l'affluence de touristes.

C'est la raison pour laquelle j'avais demandé un document récapitulant la situation des emplacements de stationnements actuels et à venir, avec indications de temps de trajet jusqu'au centre-ville (contribution 39).

Après étude de ce document, je constate une diminution de 10% des places actuelles, dont un certain nombre, gratuites. Je note également certaines contraintes qui tendent à la suppression à l'avenir, de toutes places de stationnement sur ces cales.

Questions :

- Envisagez-vous de créer une alternative satisfaisante à cette suppression de places de parking, si oui, où et comment ?
- Cette alternative serait-elle envisagée sous forme d'une solution différente de la voiture, en termes de mobilités ? »

Réponse du porteur de projet :

Tout d'abord, vous évoquez une baisse de 10 % des places de stationnement induite par le projet.

Or, le plan « état existant » que la Ville vous a transmis, intègre d'ores et déjà les mesures compensatoires réalisées dès 2024 par anticipation en matière de stationnement.

L'alternative à la suppression de places de stationnement a donc été de reconstituer l'offre de places, en réalisant les places supplémentaires sur la place Marc Leclerc. Les 212 nouvelles places créées sont venues compenser les 207 places supprimées par le projet. C'est donc sans attendre un éventuel impact du projet sur les activités du centre-ville que la Ville de Saumur a su faire évoluer son offre de stationnement.

A ce stade, le bilan quantitatif peut donc être considéré comme nul.

Néanmoins, vous évoquez l'inquiétude du public, exprimée à de nombreuses reprises lors de la consultation, concernant la suppression des places de stationnement sur les cales dans un contexte où le besoin pourrait augmenter à l'avenir avec l'affluence des touristes et l'ouverture prochaine du Casino.

S'il est difficile d'évaluer à ce stade l'impact lié à l'augmentation future de la fréquentation touristique et à l'ouverture du Casino, la Ville de Saumur est pleinement consciente de la problématique et des enjeux liés au stationnement en centre-ville. Elle reste également très vigilante quant à la situation économique des activités qui y sont présentes.

La requalification des espaces publics des Cales de Loire et de la Place Kleber constitue un des leviers visant à rendre le centre-ville plus attractif dans l'objectif de soutenir l'activité commerciale.

L'accès, au sens large, des commerces est donc indissociable du projet, et l'anticipation faite avec la création de places dès 2024 témoigne de cette prise en compte.

Sur le plan des mobilités, plusieurs actions sont d'ores et déjà travaillées en partenariat avec la Communauté d'Agglomération Saumur Val de Loire, compétente dans ce domaine, pour faciliter et permettre le report modal vers les transports en communs et la pratique du vélo. Par ailleurs, les besoins en stationnement résultant de nombreux facteurs socio-économiques, il convient d'être attentif quant aux solutions à apporter. Ces dernières pouvant par ailleurs être multiples, évolutives et méritant d'être circonstanciées.

Le projet des Cales de Loire nécessitera un temps relativement long pour sa mise en œuvre (plusieurs années). Une communication renforcée sur les disponibilités des parkings existants (la place de l'Europe présente un taux d'occupation d'environ 50% par exemple), mobilisée préalablement au démarrage du chantier, permettra de guider les usagers.

Les travaux, qui se dérouleront par phase, constitueront un temps d'observation important et éclairant pour déterminer les évolutions de la politique de stationnement à mettre en œuvre. Par exemple, les travaux sur le secteur Carnot / Kleber, qui se dérouleront concomitamment à l'ouverture du Casino, impliqueront un report de stationnement et des changements d'habitude différents de ceux qui pourront être observés lors des travaux côté république ou Mayaud.

A l'appui de ces constats et, tenant compte de l'évolution des usages, la Ville de Saumur pourra, dans le temps, ajuster sa politique en matière de stationnement, et de mobilité en général, pour faciliter et maintenir l'attractivité de son centre-ville, en apportant des solutions au plus près des besoins.

En concertation avec la Communauté d'agglomération Saumur Val de Loire, et sous réserve de son accord, il pourrait s'agir par exemple :

- ☐ de renouveler l'expérimentation des navettes gratuites mises en place en 2019 (navettes NAVIS expérimentées du 01/07/2019 au 31/12/2019 pour relier les parkings au centre-ville – toutes les 20 min),
- ☐ de poursuivre le développement des solutions de stationnement vélo
- ☐ de poursuivre le déploiement de son plan vélo permettant de créer et matérialiser des itinéraires complets sur le territoire

Point de vue du CE : Je note que les travaux à réaliser prendront un certain temps, durant lequel des difficultés pour les riverains et habitants se feront ressentir, notamment dans leurs déplacements journaliers.

Je considère les éléments de réponse en première partie de mon questionnement à propos du stationnement comme étant bien argumentés et tout à fait satisfaisants, même si je pense qu'il conviendra de rester très vigilant quant aux effets réels de ces nouveaux aménagements.

Je trouve tout à fait positive la démarche à entreprendre avec la Communauté d'Agglomération Saumur Val de Loire, pour développer les mobilités de tous les usagers, vélos, éventuellement navettes.

11 / Conclusion finale :

Concernant la procédure : j'estime que la réglementation qui l'organise a été respectée, tant dans sa forme que dans son contenu.

Je retiens la qualité des échanges et les réponses précises à mes questions de la part des différents représentants du porteur de projet, leur réactivité et leur implication dans le bon déroulement de la procédure.

Par rapport au projet : Les 13 avis défavorables portent surtout sur des aménagements prévus qui paraissent incomplets, ou ne prenant pas en compte suffisamment les craintes ou les aspirations de certains usagers, ignorant ou rejetant les contraintes diverses, ABF, UNESCO, Voies fluviales, PPRI, etc. qui encadrent indéniablement ce projet. Huit avis favorables, dont celui de "La Sauvegarde de la Loire Angevine", viennent contrebalancer les avis défavorables.

Les autres intervenants, considèrent que le projet devrait être amendé, modifié, amélioré pour corriger certains aspects qui ne correspondent pas à leur souhaits, batellerie, emplacements de stationnement, mobilités, éclairage, mobilier.

Une grande partie de la population ne se s'est pas manifestée, mais ne pouvait ignorer le projet, tant l'information était omniprésente par plusieurs supports. Je peux supposer qu'ils ne sont pas opposés au projet.

S'agissant des principaux thèmes abordés par les intervenants, je note que le point négatif le plus marquant de ce projet, reste la suppression des emplacements de stationnement. Cette perspective inquiète beaucoup de monde, les commerçants, les professionnels, les habitants du

secteur, qui n'ont d'autre opportunité que de se déplacer au moyen de leur voiture.

Le comportement des consommateurs a changé, les populations achètent en ligne, ou se rendent en périphérie pour faire leurs courses. Le choix est plus large, les surfaces sont plus importantes et pour les consommateurs, le parking est facile d'accès et surtout gratuit, ce qui est moins le cas en ville. L'accessibilité est un des freins importants à la pérennité des commerces de centre-ville.

La mise en place d'alternatives de mobilités, parkings relais, navettes, bus, depuis ces zones, avec horaires adaptés, vélos en prêt, circuits sécurisés, bien balisés, etc. seraient une partie de la solution à cette situation.

Je ne peux ignorer aussi, les impératifs imposés par les différentes parties prenantes, UNESCO, l'Etat, le Domaine Public Fluvial, Natura 2000, le PPRI, qui contraignent aussi profondément ce projet et je comprends ces exigences.

Je prends acte des solutions envisagées et décrites dans son mémoire par le porteur de projet. Je considère que les autres demandes que celles relatives au stationnement, seront plus simples à satisfaire.

La consultation du public s'est déroulée dans de très bonnes conditions, sereinement, matériellement satisfaisante, tous les intervenants œuvrant pour sa bonne réalisation. L'hébergement du dossier sur la plateforme "Préambules" a été très fonctionnel et a donné satisfaction dans son manie-

Aucune remarque négative n'a été faite concernant la diffusion de l'information et la parution de la publicité.

Je considère que la consultation telle qu'elle est encadrée par la nouvelle Loi Verte est un bon moyen de communiquer et de faire participer le public à un projet. Trois mois me paraissent cependant un peu longs, mais sont sans doute nécessaires aux services de l'Etat, pour s'assurer de la conformité du projet.

L'ensemble du dossier et des pièces que j'ai rajoutées au fur et à mesure de la procédure, étaient facilement accessibles par le public.

Sur la plateforme, il y a eu 5864 consultations et 2606 documents ont été téléchargés.

Aucune remarque du public n'est venue remettre en cause son accès, ou la composition du dossier, même si le public venu en entretien lors de mes permanences, a insisté sur ses difficultés à utiliser les outils numériques.

Je retiens les engagements de la Ville de Saumur pris au travers de ses mémoires, en réponse à la MRAe, aux Services de l'Etat et aux contributions des participants à la consultation durant ces trois mois.

Je considère ces réponses comme bien argumentées et parfaitement étayées vis-à-vis des principales inquiétudes et oppositions exprimées, tout en insistant sur le carcan des obligations à respecter.

Je soutiens la volonté de la Ville de Saumur de poursuivre par la suite, une consultation et des échanges avec les résidents et usagers du centre-ville, les riverains aux abords du projet, les utilisateurs d'autres moyens de mobilité que l'automobile, pour parvenir à une réalisation de ce projet qui corresponde aux attentes du plus grand nombre.

Je considère que le projet est bien construit, qu'il répond de manière satisfaisante aux diverses contraintes exposées ci-dessus, qu'il contribuera à améliorer l'environnement paysager, architectural, et représentera un at-trait supplémentaire pour la ville de Saumur.

Janvier 2026

Le Commissaire Enquêteur
Jacques LECUYER

