

Projet ZAC Pirmil - Les Isles

Du 19 Mars 2018 au 19 Avril 2018

Observations déposées via le registre dématérialisé

Liste des observations web

Observation n°1

Déposée le 20 Mars 2018 à 13:12
Godtschalck Christophe
3 rue CHUPIET
44400 Rezé

Créer un poumon vert au sein de la métropole. Plantation massive d'arbres, création d'un parcours santé.

Observation n°2

Déposée le 20 Mars 2018 à 16:24
Cléro Olivier

Je ne suis ni expert, ni en responsabilité sur les question d'aménagement du territoire, néanmoins votre projet m'interpelle.

Rezé est une ville d'environ 40 000 habitants qui s'étend sur 14 km² . Sa population a enregistré une progression d'environ 16% sur une période de 43 ans (de 1968 et 2011).

Aujourd'hui, les initiateurs du projet ont pour ambition de faire de ce territoire situé en bord de Loire la nouvelle centralité de la Métropole.

A cette fin, il est ainsi prévu de construire sur le seul site des anciens abattoirs au moins 2 000 logement à l'horizon 2030. Avec un minimum de 2 personnes par foyer, la population va donc augmenter d'au moins 4 000 individus, soit 10% de la population Rezéenne concentrée sur seulement 1% de son territoire (0,13 km²).

A ce titre, les ambitions métropolitaines peuvent paraître déraisonnables et même incohérentes avec certaines actions menées précédemment et précisément pour diminuer la densité de certains quartiers (déconstruction d'immeubles à Nantes-Malakoff, à Saint-Herblain-Les Richolets pour ne citer qu'eux).

Le franchissement de La Loire s'effectuera par le pont des Trois-Continents situé entre le futur CHU rive Nord (dont l'activité va générer de nombreux déplacements) et la future "cité des abattoirs" rive Sud (dont j'espère que le nom que vous lui trouverez fera oublier sa densité extrême et son positionnement entre la route de Pornic, une zone industrielle et un centre commercial).

A ma connaissance, le bassin d'emplois autour de ce secteur ne semble pas justifier la production d'autant de logements pour des habitants qui, de fait, se déplaceront pour embaucher autre part.

Des solutions intermédiaires sont-elles envisageables ? Car le seul argument de la densification vertueuse de l'espace urbain face à l'étalement anachronique de la ville est de nature à annihiler toute démarche de modération du propos.

La production de quelques logements et la création d'un immense espace arboré ne sont-elles pas des solutions plus pertinentes, notamment pour absorber la pollution générée par la circulation de la route de Pornic (empruntée chaque jour par 40 000 véhicules) ?

La ville doit évoluer, mais de façon raisonnée et raisonnable.

J'attire votre attention sur la responsabilité que vous portez dans ce projet de densification.

Les espaces verts ou "aérés" proposés ne sont pas des créations. Ils préexistent à votre intervention. Il s'agit d'aménagements et non de créations. Au contraire, ils diminuent du fait des constructions.

Aussi, je remercie par avance l'ensemble des acteurs de ce projet pour toutes les inflexions qu'ils sauront apporter à ce projet.

Observation n°3

Déposée le 20 Mars 2018 à 18:40

Hauraix Jean-Claude

Bonjour,

Suite au débat, même s'il est un peu tard, je voudrais soumettre une proposition : créer un passage souterrain entre le quartier Bois-Chabot aux Couets et la zone atout-Sud, pour franchir facilement et sans contraintes la route de Pornic.

Cela profiterait à l'ensemble des habitants des Couets voulant se rendre à pied ou à vélo vers la zone Atout-Sud, Trentemoult et le Navibus. L'implantation idéale serait dans le prolongement de la rue des acacias.

merci,

Jean-Claude HAURAIX

Observation n°4

Déposée le 21 Mars 2018 à 16:24

Anonyme

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

3 documents joints.

Observation n°5

Déposée le 22 Mars 2018 à 14:48

Anonyme

Qui va vouloir habiter sous la trajectoire des avions?

Observation n°6

Déposée le 22 Mars 2018 à 14:57

Anonyme

La Zac est et sera survolée par des milliers d avions chaque année. Donc bruit (voir sur geoportail le peb et le pgs) plus pollution. Ce projet est comme le projet du bourg de Rezé obsolète. Installer des milliers de personnes dans ces conditions est indécent. Les promoteurs, architectes, décideurs ont ils envie de vivre dans ces nouveaux quartiers? Et il va être difficile de faire croire que les avions demain feront moins de bruit, comme certains l ont fait croire pour nddl: ici il s agit d atterrissage donc ce n est pas trop les réacteurs qui causent le bruit mais le frottement à l air (pb d aéroynamisme)

Observation n°7

Déposée le 22 Mars 2018 à 15:32

Anonyme

Je lis sur le web un article de ouestfrance du 7 juin 2015, le maire de rezé indique qu en cas de non transfert de l aéroport il y aurait pour la zac des isles un plan B. Qu en est il?

Observation n°8

Déposée le 11 Avril 2018 à 14:27

Berruchon Vincent

41 rue Emile Blandin

44400 Rezé

Fervent partisans des déplacements dit doux vélo, roller voire skateboard par pitié merci de n'oubliez que le trafic routier ne disparaîtra pas. Tout bloquer ne rend que plus dangereux les circulations "douces". J'emploie en priorité le vélo, puis deux roues motorisés et transports en commun mais hélas je dois parfois prendre la voiture quand les contraintes de déplacement avec des enfants ne permettent pas d'envisager autre chose.

Il y a déjà une énorme contention sur les traversées de la Loire à l'Est de Nantes avec une offre de transports en commun peu denses, et ce n'est pas la nouvelle ligne de tram qui y changera grand chose hormis pour une petite zone.

Merci donc de ne pas oublier de laisser des axes de circulations suffisants pour un trafic apaisé!

Observation n°9

Déposée le 18 Avril 2018 à 17:05

GOETZ Damien

35 rue de la galarniere

44400 REZE

Le projet de la Zac Pirmil les isles me parait sensé et bien conçu dans son ensemble mais il y a un élément dont les impacts me paraissent complètement sous-estimés : c'est la réduction des voies de circulation automobiles de 2*2 voies à 2*1 voies sur le pont des 3 continents pour laisser passer le nouveau tram qui desservira le quartier.

En effet ce pont est aujourd'hui utilisé par de très nombreux automobilistes du sud loire (et pas seulement de Rezé) et c'est une artère essentielle permettant un accès au centre de l'agglomération nantaise. Une réduction du nombre de voies entraînera des bouchons considérables aux heures de pointes (on a pu voir un aperçu du résultat avec la réduction des voies lors des travaux de l'été 2017).

Les usagers de ce pont ne sont pas tous proches de transports en commun et ne pourront pas tous se tourner vers d'autres moyens de transport que la voiture comme le document de présentation le laisse entendre. Il est urgent de faire une étude des impacts de ce projet de réduction de voies sur la circulation automobile du pont des trois continents et des voies de circulation avoisinantes.

Des alternatives pourraient aussi être étudiées pour ne pas réduire le nombre de voies sur le pont:

- Une seule voie de tram empruntée par les trams dans les deux sens pour ne pas
- un élargissement du pont
- un nouveau pont pour le tram à côté du pont existant (comme pour le pont Anne de Bretagne)

Je terminerai en rappelant qu'il est incohérent de vouloir réduire le nombre de voies sur ce pont alors que nos élus locaux réclament de toute urgence à l'Etat un nouveau franchissement de la Loire !

Observation n°10

Déposée le 18 Avril 2018 à 19:33

Thierry Pascal

Encore des disparités entre le nord et le sud de l'agglomération nantaise... Le nord à 6 ponts routiers pour accéder à l'île de Nantes et le sud n'en a que 4... Pourtant au nord on va construire un nouveau pont pour le tram, au sud on va passer sur un pont existant, au détriment des voies de circulations existantes et rajouter des bouchons !!!

Observation n°11

Déposée le 19 Avril 2018 à 16:53
CLEMENT Blaise

REZE

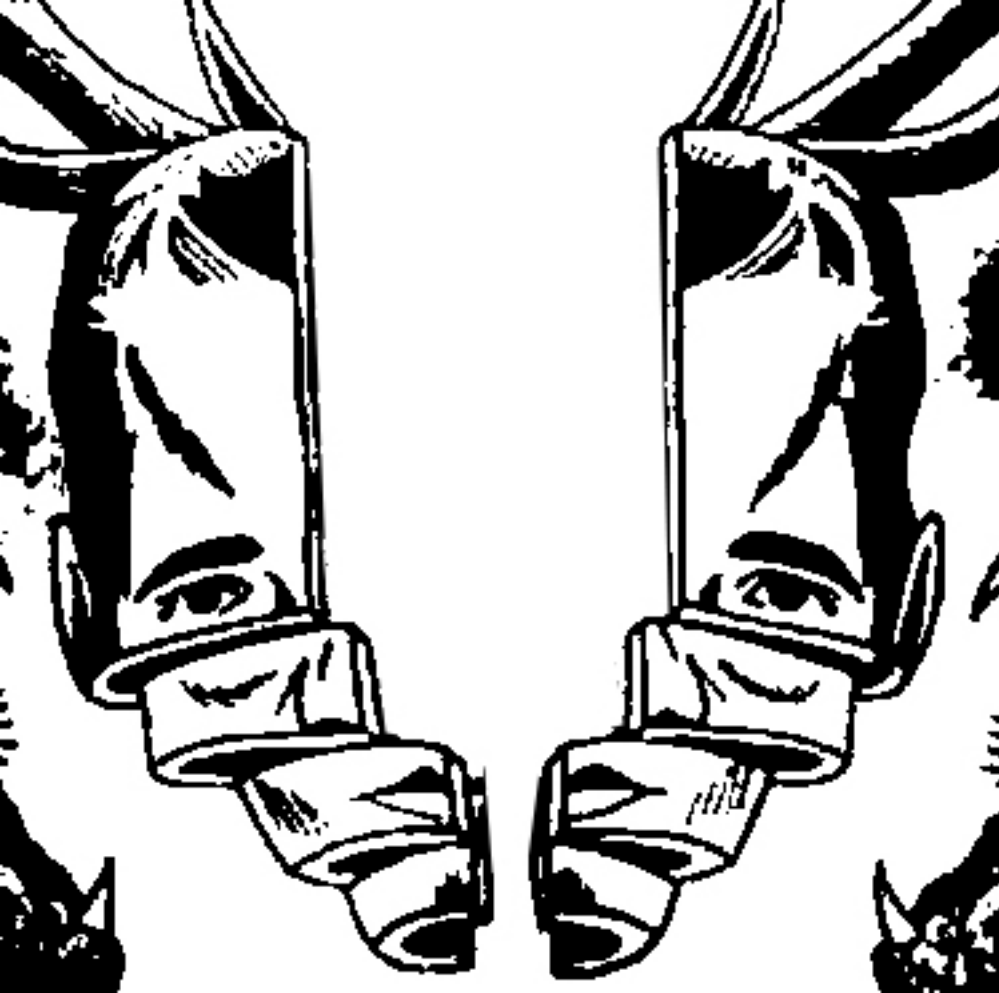
Ci-joint un document contenant les observations de Rezé A Gauche Toute, qui portent sur la densité des constructions, les aménagements routiers, et leurs effets induits sur les déplacements, le trafic routier, le cadre de vie, la place de la nature en ville.

1 document joint.

Liste des observations déposées par courriel

Documents associés

Observation n°4







Documents associés

Observation n°11

Avis sur le dossier de création de la ZAC Pirmil Les Isles – avril 2018

(Cet avis est inspiré largement de l'intervention de RàGT au Conseil Municipal du 9 févr. 2018 complétée par une lecture plus poussée du volet "trafic routier" en annexe)

La densité de la ZAC : revenir à la raison

Nous n'avons rien contre la densification en soi, la métropole est plutôt peu dense et nous sommes les premiers à prôner la préservation des zones agricoles et naturelles en proximité des zones d'urbanisation.

Mais la densification doit être raisonnée, raisonnable, et objectivée.

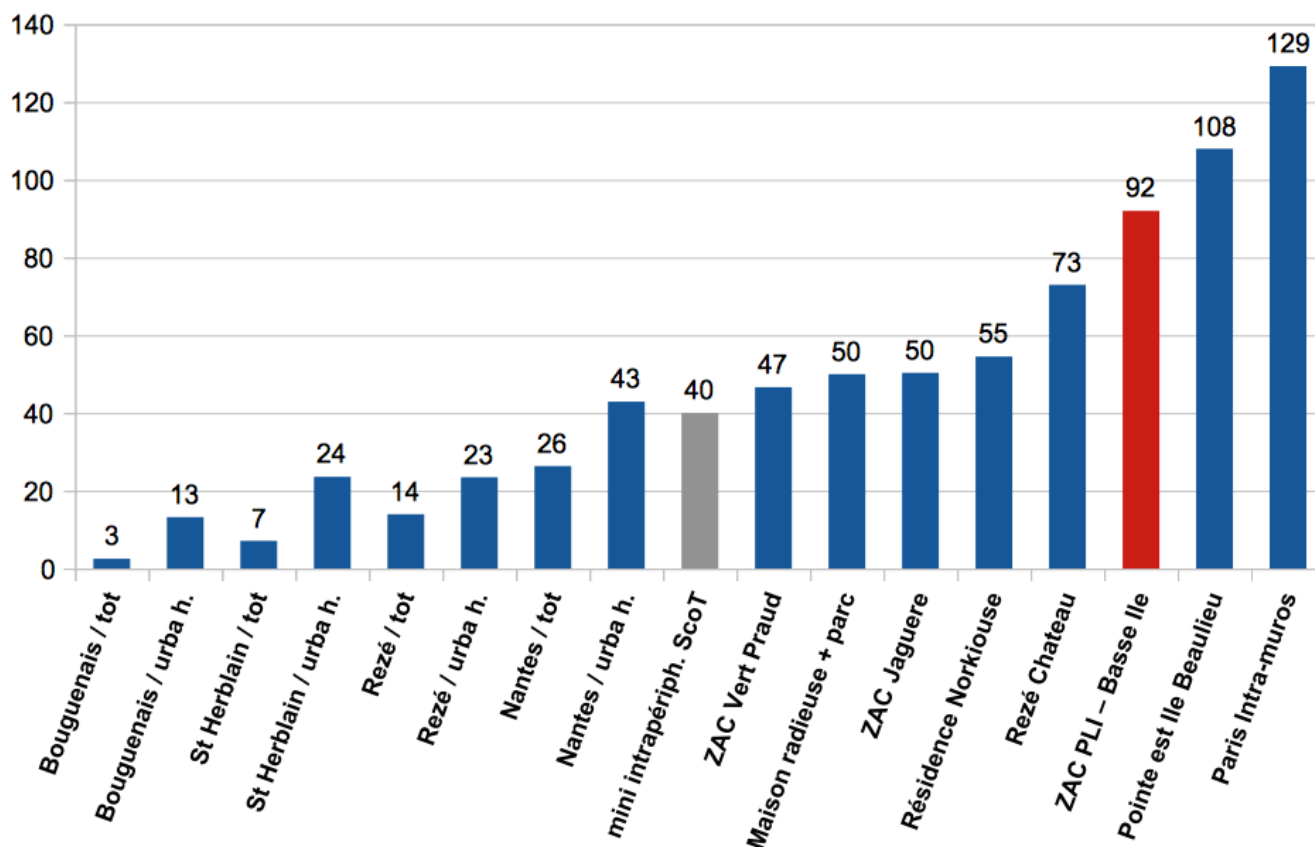
Alors objectivons. :

Sur le périmètre opérationnel "Basse-Ile" (celui qui concerne Rezé), ce sont 2 300 logements qui vont être construits sur 25 ha (le périmètre fait 44 ha mais l'ilot nouvellement construit seulement 25), soit 92 logements par hectare.

C'est une densité très forte, comme on peut le constater sur le graphique suivant :

Densité comparée de différentes communes / îlots

logts / ha



(NB : les densités "/ tot." sont celles par rapport à la surface communale totale, celles "/ urba. h." sont relatives aux surfaces urbanisées dédiées à l'habitat : les zones Ue, N et A des PLU en sont exclues).

Réalisation du graphique : Rezé à Gauche Toute, à base de sources diverses (disponibles sur demande)

Une concertation assez longue et plutôt bien réalisée sur certains aspects a été menée sur cette ZAC. Mais elle a omis de poser au débat un paramètre initial fondamental : celui de la densité de l'opération.

On pourrait appeler cela, en termes de fonctionnement démocratique, le syndrome NdDL : un choix fondamental est fait par les décideurs politiques, la population peut discuter du reste, mais pas de cela :

- pour l'aéroport, son transfert à NDL -pas le droit de discuter de l'optimisation de Nantes Atlantique-
- pour le quartier Hôtel de Ville la reconstruction à neuf en R + 5 de tout l'ilot par un promoteur privé -pas de droit de discuter la possibilité de réhabiliter une partie de l'ilot historique -,
- pour le PLUm les + 100 000 habitants - pas le droit d'envisager un scénario avec moins d'attractivité-
- nous pourrions citer bien d'autres exemples
- et pour la ZAC, donc, pas le droit de discuter sa densité.

Or le choix de la densité, et donc du nombre d'habitants supplémentaires accueillis dans cette zone, est déterminant sur tous les autres aspects : qualité de vie, place de la nature, déplacements.

Et bien nous, nous discutons, et nous proposons : au vu des caractéristiques du site, une densité de l'ordre de 40 à 50 logements par hectare nous aurait semblée largement préférable.

45 logements/ha c'est déjà bien, c'est le double de la densité moyenne actuelle des zones urbanisées résidentielles de Rezé. Cela permettrait de construire tout de même environ 1 100 logements sur le périmètre "Basse Ile" et environ 500 sur le périmètre Pirmil.

Le trafic routier et les déplacements.

Un risque de saturation du trafic dans cette zone qui est déjà proche de la congestion est à craindre. Le scénario de la route de l'aérodrome ou de la rue Ordronneau à certaines heures de la journée donne une idée de ce qui peut se produire sur la ZAC des Isles avec une densification nettement plus importante.

La mise en ligne fin mars de l'intégralité des documents de création de la ZAC (consultation publique) nous a permis une analyse plus poussée du dossier sur la question du trafic routier, annexée ci-dessous.

Le dossier compte aussi sur une évolution des habitudes de déplacement. L'augmentation de la part modale des modes actifs (vélo-piétons) et des transports en commun, et donc la baisse de la part modale des voitures serait la bienvenue. Jusqu'à présent la part modale du vélo évolue lentement à Nantes Métropole (d'à peine 2 points pour le vélo en 14 ans d'après l'AURAN).

Or, lorsqu'on regarde les aménagements prévus pour les modes actifs (vélo, marche) cela reste très évasif. Il faudrait que les emprises des aménagements cyclables à l'intérieur de la ZAC figurent dès maintenant de manière plus précise dans le dossier.

Surtout, la zone est sensée s'intégrer au bourg de Rezé, mais on ne voit pas bien ce qui facilitera la traversée de la route de Pornic. Cette route est une coupure urbaine majeure, et le restera : son trafic ne baissera pas, comme le montre le dossier de création de ZAC.

Son franchissement facilité est donc un point incontournable de toute politique cyclable et piétonne digne de ce nom. Nous demandons donc que soit acté le principe de plusieurs franchissements sécurisés, confortables et fluides de la route de Pornic par les modes actifs (marche et vélo). Concrètement, il ne peut s'agir que de passerelles ou de tunnels suffisamment amples pour les modes actifs, ou d'autoponts ou de passages ponctuels en souterrain pour les véhicules routiers motorisés.

Au contraire de cela, le projet de ZAC prévoit la suppression de l'autopont d'Atout sud (!), seul endroit où les piétons et vélos (mais aussi la faune sauvage...) peuvent traverser la route de Pornic sereinement.

Le projet de tramway semble, lui, d'ores et déjà figé. Nous demandons que soit étudiée sérieusement l'alternative de desserte de la zone en bus bi-articulés à haut niveau de service, très probablement moins coûteux et certainement bien plus évolutifs que le tramway, pour un débit de desserte presque équivalent. Nantes pourrait s'inspirer de Nîmes, avec des bus hydrides au gaz naturel, très peu polluants. D'autres modes utilisant le fleuve (navette fluviale, bac dédié aux bus en aval de Trentemoult) permettraient de compléter l'offre de transports en commun vers le centre de Nantes.

La qualité de vie et la place de la nature

Le trafic généré aura aussi des impacts sur la qualité de vie des habitant-e-s engendrant une pollution atmosphérique sonore et visuelle.

Avec 93 logements par hectare et l'urbanisation d'un terrain actuellement désartificialisé de 13 ha (les anciens abattoirs), comment « conforter la nature » comme il est dit dans le dossier ? Pour (re)créer la nature il ne suffit pas de dessiner des périmètres verts sur une carte (exemple du "parkway", nouveau nom donné à la route de Pornic et ses 40 000 véhicules/jour, ou des "cours" transversales qui sont en fait des rues et des stationnement) et de prévoir des façades végétalisées.

Et de quelle nature parle-t-on quand il est presque exclusivement question de l'aspect paysage ? L'intention de travailler sur la biodiversité ne se traduit pas, à ce stade, par des aménagements précis et concrets, comme la création de biotopes et de corridors écologiques.

Par ailleurs, il y a des craintes à avoir sur l'ensoleillement des logements comme des espaces extérieurs. En effet, d'une part les immeubles sont assez resserrés et élevés, et d'autre part les plus hauts sont pour l'essentiel placés au sud, créant de l'ombre à ceux qui sont au nord.

Enfin, le dossier fait référence aux énergies renouvelables mais là encore reste imprécis sur la part accordée à ces énergies. Nous préconisons de fixer des objectifs chiffrés généraux minimaux de performance énergétique et de part des énergies renouvelables pour les futurs bâtiments, en adéquation avec les objectifs nationaux et locaux en la matière.

En conclusion :

C'est une évolution urbaine majeure de la commune et de la métropole qui se profile pour les 20 ans à venir. Notre responsabilité sur ce projet urbain est lourde.

Nous venons de donner quelques exemples de ce qu'il prévoit concrètement, ou pas, à ce stade. Tout ceci nous rend très dubitatifs sur la possibilité que les belles intentions générales affichées, et que nous rejoignons, se réalisent effectivement.

Nous ne voulons pas nous associer au risque que ce projet devienne un nouvel îlot confluent et dégrade la qualité de vie du nord de la commune.

En voulant à tout prix, et en dépit du bon sens, « remplir » cette ZAC, nous allons tout droit vers un mauvais exemple de développement urbain, ou apparemment seuls les intérêts des promoteurs sont entendus.

Intégrer nos préconisations dès le stade actuel de la ZAC (dossier de création) est tout à fait possible, et est une façon de garantir la réalisation des belles intentions, car l'argument du "on verra en avançant" ne nous convainc pas.

A toutes ces conditions, associées aux autres aspects déjà intéressants du projet (mixité sociale et fonctionnelle, intégration de l'inondabilité, parc des bords de Loire, perméabilisation du terrain...), nous pourrions l'approuver.

rezeagauchetoute@gmail.com

Analyse détaillée annexe :

Un dossier trompeur sur la question du trafic routier.

La question du trafic routier motorisé (Voitures Particulières -VP- ; Véhicules Utilitaires Légers -VUL- ; Poids Lourds -PL- ; 2 Roues Motorisées -2RM-) est très importante à caractériser pour la qualité de vie et les aspects sanitaires (qualité de l'air) de la future vie dans et autour de la ZAC.

Comme le rappelle le dossier de création de ZAC (Autorisation environnementale, p. numérotée 152 de la pièce H), les déplacements liés au périmètre d'étude sont de trois natures :

- ceux émis par la zone ;
- ceux reçus par la zone ;
- ceux de transit par la zone.

A ces "déplacements" (= transport de personnes), s'ajoutent les transports de marchandises, pour constituer le trafic routier global.

Par suite, l'analyse du trafic routier global de la zone doit prendre en compte les trois natures (émis + reçus + transit) et deux types (personnes et marchandises) de transports.

Or dans tout le reste du dossier :

- 1) Les transports de marchandises ne sont pas quantifiés : première faille majeure du dossier, et à notre sens rédhibitoire à elle seule.
- 2) Les transports de personnes sont traités séparément (émis/reçus/transit) ou partiellement (VP seuls par exemple), et ne sont pas, à une seule exception près et trop imprécise (voir plus bas), agrégés.

Voyons ce point 2 de plus près (pièce H du dossier, toujours) :

- le tableau 16 p. 151, les tableaux 17 et 18 et la figure 132 p. 152, le tableau 20 p. 154 ne traitent que des flux émis.
- le tableau 21 p. 155 et les figures 137 à 139 p. 155-156 traitent des flux émis et reçus, mais pas le transit, et uniquement pour les VP. Ne sont pas traités les VUL, les PL, ni les 2RM. Le dossier reconnaît (p. 156) que les PL ne sont pas modélisés, et affirme seulement que "*la génération de trafic par le projet urbain n'impactera pas les flux de trafic PL actuels*", ce qui est très fortement discutable (comment seront livrées les marchandises pour 6500 habitants supplémentaires ?). Les trafics VUL et 2RM ne sont évoqués nulle part. Ils représentent pourtant une part modale non négligeable du trafic routier actuel de la métropole ; part vraisemblablement appelée à se développer (2RM pour compenser les contraintes -normes et encombrements- des VP, et VUL en lien avec le e-commerce).
- les p. 157 à 159 ne traitent que du trafic de transit.

Zoom sur le secteur "Basse Ile" :

Le dossier (pièce H., toujours) présente des résultats différenciés par "macro-zones" (tableaux 16, 17 et 21) dont malheureusement le périmètre n'est pas précisé. Nous nous intéresserons ici à la macro-zone "Basse Ile".

C'est dans ce secteur que les changements seront les plus importants : d'une zone peu peuplée aujourd'hui, et avec une vingtaine d'ha sans habitations ni activités (anciens abattoirs), cette zone verra construire 2 300 logements, soit environ 4500 habitants en plus, en 2035.

Bien que le périmètre ne soit pas présenté précisément, on peut penser qu'il englobe aujourd'hui, en termes d'habitations, uniquement les villages de la Basse-Ile et Haute Ile (?) et quelques logements périphériques. Soit tout au plus quelques centaines d'habitants.

On peine à comprendre comment la multiplication par environ 10 du nombre d'habitants, et la création de 2000 nouveaux emplois dans cette zone ne fait passer son nombre de déplacements émis de 7 100 aujourd'hui à seulement 21 600 en 2035 (soit une multiplication par 3 "seulement").

Conclusions

Au final, aucune synthèse précise du trafic routier global n'est présentée :

- la comparaison des trafics routiers globaux induits avec et sans projet urbain en 2035 aurait pu se faire grâce aux figures 115 et 116 p. 141 : malheureusement, c'est 2 fois la même carte qui est présentée. Quelle erreur malencontreuse ! De plus, il aurait été intéressant de disposer aussi, pour comparaison, de la carte du trafic global actuel.
- la seule donnée agrégatrice est fournie sur les figures 133 à 135 (p. 153) : on y voit, dans les encarts, que le nombre total de déplacements liés à la zone passe de 88 000 en 2035 sans projet urbain, à 123 000 avec projet urbain, ce qui est une augmentation considérable (+ 40 %). Et il s'agit toujours du trafic passagers (et non marchandises) uniquement.

Nous considérons donc que beaucoup de choses dans ce dossier concourent à minimiser la perception de l'augmentation du trafic routier, très sensible malgré des hypothèses ambitieuses de hausse des déplacements alternatifs aux véhicules motorisés.

De plus, le dossier ne fait qu'effleurer la question des encombrements, qui vont pourtant très sensiblement augmenter sous le double effet de l'augmentation du trafic routier et de la réduction du nombre de voies sur la route de Pornic, le Bd Schoelcher et le pont des 3 Continents.

Ces encombrements auront de nombreux effets néfastes : diminution de qualité de vie, et impacts sanitaires avec une augmentation sensible des pollutions atmosphériques (mauvais régime moteur et augmentation des temps de transit).

La seule solution à ce problème est, selon nous, de revoir sensiblement à la baisse le nombre d'habitants supplémentaires envisagés : comme indiqué plus haut dans la contribution principale, une densité deux fois moindre nous paraît raisonnable.

Pour le trafic routier, nous demandons que l'étude SYSTRA sur laquelle se base le dossier d'évaluation environnementale :

- soit rendue publique en intégralité ;
- soit complétée par une modélisation fine du trafic marchandises.

Ces deux études (trafic passagers + trafic marchandises) devraient de plus :

- être complétée / comporter une évaluation fine des encombrements générés, et une modélisation plus poussée des impacts sur la qualité de l'air du trafic routier global ;
- pouvoir être analysées et discutées par des instances citoyennes indépendantes, et corrigées si besoin.

Seules ces conditions permettraient de bien mener ce projet de ZAC en conciliant les objectifs de réponse aux besoins de logements et ceux de maintien ou d'amélioration de la qualité de vie.