

OBSERVATIONS DU PUBLIC ET REPONSES APORTEES PAR NANTES METROPOLE

Support, n°	Observations	Réponses de Nantes Métropole
Registre papier en mairie annexe Nantes Sud N°1	<p>4.5.5.2. Maternelle et élémentaire Nantes Sud hors Pirmil : stagnation des effectifs après 2018 ? Les projets immobiliers de la Persagotière, Bonnefon, Chevalier, etc. ne vont donc pas accueillir de familles ? Déchets verts : le SEVE stocke des déchets verts sur Confluent Pirmil. Comment la Ville va faire évoluer ce stockage ? Chemins doux : manque de précisions sur l'inclusion des vélos et piétons en provenance de la Côte St Sébastien et des rives de Sèvre. Benoît Lesne. 18 avril 2018</p>	<p>La prospective démographique intègre les projets immobiliers et les évolutions dans les logements existants : vieillissement, décohabitation, démolitions ou regroupements de logements... Avec ces différentes dynamiques, en rapprochant l'évolution de la population et la création de logements, on a constaté 0,8 habitant supplémentaire pour un logement neuf à Nantes entre 1999 et 2012. Pour Pirmil Les Isles, le ratio retenu est de 1,15. Le stockage de déchets verts sur la confluence est provisoire dans l'attente d'une démarche globale à l'échelle métropolitaine. Au stade actuel du dossier de création de la ZAC, les schémas expriment des orientations programmatiques à approfondir avec la maîtrise d'oeuvre en phase opérationnelle.</p>
Registre papier en mairie annexe Nantes Sud N°2	<p>Volume 3 H / page 50 : vous indiquez des « chemins doux de proximité » (fig 56) pour des passages allant de la rue Saint-Jacques, traversant les futures constructions sur l'actuel parking Goudy, pour rejoindre la Sèvre. Or, le passage situé au 40, rue Saint-Jacques est une voie privée, servant les habitants pour une dizaine de places de stationnement extérieures et 4 parkings couverts. Le « chemin doux de proximité » empiète également sur les jardins des habitations du rez-de-chaussée et surtout, le passage est beaucoup trop étroit pour faire circuler les personnes par centaines... Merci de contacter le syndic pour au moins notifier les propriétaires sur ce projet irréalisable de passage sur une voie et une parcelle privée indispensable aux résidents du 40 rue St Jacques. J Lozelli. Non daté</p>	<p>Au stade actuel du dossier de création de la ZAC, les schémas expriment des orientations programmatiques à approfondir avec la maîtrise d'oeuvre en phase opérationnelle sur la base d'une analyse détaillée des faisabilités.</p>
Registre papier en mairie de Rezé N°1	<p>L'aéroport actuel devant prendre de l'ampleur, pourquoi peut-on encore construire sous « le couloir aérien » (CHU, abattoirs...) ? Est-il prévu en suffisance des places de parking pour ces constructions ? Quel sera le trajet réel du tramway ? Quelles seront les arrivées des Navibus et les infrastructures permettant leur accès ? Donner des informations sur les possibilités d'aides pour lutter contre le bruit sur les secteurs impactés de Rezé. Les quotidiens annoncent une salle de sport, zone Atout Sud. Le maire semble faire rétention et économie d'informations sur la réalité des décisions prises. Valoriser les zones de vie (insectes, oiseaux, reptiles, plantes, arbres). Anonyme. 19 avril 2018</p>	<p>La décision de ne pas réaliser le transfert de l'aéroport implique une mise à jour de la réglementation en vigueur en matière de bruit aéroportuaire. Les études ultérieures de la ZAC intégreront les études à produire par l'Etat qui permettraient d'apprécier l'évolution des nuisances sonores afin d'affiner le projet dans le respect de la réglementation. Les nouveaux logements à créer auront leur stationnement propre. Les études préliminaires du tramway préciseront d'ici fin 2019 le tracé. A l'issue du débat Loire, la collectivité s'est engagée à développer de nouvelles liaisons fluviales. La première entre le Hangar à bananes et le Bas Chantenay sera ouverte début 2020. D'autres sont prévues à l'horizon 2022 entre Trentemoult, Bas Chantenay et Gare Maritime : la localisation précise et les équipements nécessaires seront déterminés dans le cadre des études à lancer. Outre ces liaisons de transport public, un appel à projet sera lancé pour favoriser des liaisons touristiques sur le territoire métropolitain. Les dispositifs d'aide à l'insonorisation sont décrits sur le site Service public https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1702. La programmation des équipements sera arrêtée ultérieurement avec les municipalités. Le projet d'aménagement amplifie la trame verte existante : il donnera davantage de place à la vie animale et végétale qu'actuellement.</p>
Registre dématérialisé N°1	<p>Créer un poumon vert au sein de la métropole. Plantation massive d'arbres, création d'un parcours santé. Christophe Godtschalck. 20 mars 2018</p>	<p>Le projet d'aménagement amplifie la trame verte existante en berge de Loire et dans l'épaisseur du quartier : il donnera davantage de place aux arbres et aux usages récréatifs sur l'espace public.</p>

Registre dématérialisé N°2	<p>Je ne suis ni expert, ni en responsabilité sur les question d'aménagement du territoire, néanmoins votre projet m'interpelle.</p> <p>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.</p> <p>A cette fin, il est ainsi prévu de construire sur le seul site des anciens abattoirs au moins 2000 logements à l'horizon 2030. Avec un minimum de 2 personnes par foyer, la population va donc augmenter d'au moins 4000 individus, soit 10% de la population rezéenne concentrée sur seulement 1% de son territoire (0,13 km²).</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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) ?</p> <p>La ville doit évoluer, mais de façon raisonnée et raisonnable.</p> <p>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.</p> <p>Aussi, je remercie par avance l'ensemble des acteurs de ce projet pour toutes les inflexions qu'ils sauront apporter à ce projet.</p> <p>Olivier Cléro. 20 mars 2018</p>	<p>Face au futur CHU, la ZAC Pirmil les Isles renforcera le coeur métropolitain dans la continuité des projets urbains de la berge Nord, du Pré Gauchet au Bas Chantenay, et de l'île de Nantes. Le nord de Rezé intègre ainsi la dynamique urbaine de la centralité nantaise avec un programme d'aménagement plus riche en services et en espaces publics, plus mixte en logements, en activités et en équipements, et plus dense que les extensions urbaines du 20ème siècle autour des anciens bourgs rezéens.</p> <p>Il ne s'agit pas de reproduire une « cité » de grands ensembles monofonctionnels comme dans les années 50 et 60 mais de réaliser un nouveau quartier de la centralité à la fois mixte, bien équipé et bien desservi. L'offre de logements sera diversifiée (55 % de logements sociaux et abordables, 45 % de logements libres), avec une répartition petits / grands logements répondant à la demande des ménages et aux besoins spécifiques (personnes âgées, personnes en situation de handicap, jeunes et étudiants...). Le quartier proposera davantage d'emplois, de services et d'équipements pour favoriser la vie urbaine. Les formes architecturales seront variées et tiendront compte de l'environnement des anciens villages et du grand paysage de la Loire. Il sera desservi par un nouveau maillage en transports collectifs et en déplacements doux qui favorisera les mobilités alternatives à la voiture dans le quartier et pour les franchissements Nord-Sud de la Loire, en accord avec le Plan de déplacements urbains arrêté (www.nantesmetropole.fr/pdu).</p> <p>Cette nouvelle offre de logements et de locaux d'activités, bien desservie et bien placée à l'articulation du centre de Nantes et du Sud Loire, offrira de nouvelles opportunités pour les ménages et les entreprises qui travaillent en lien avec la centralité nantaise.</p> <p>Le nouveau quartier sera conçu avec une large place à la nature et au paysage de la Loire : il remplacera les vastes emprises aménagées au 20ème siècle en hangars, en entrepôts et en parkings imperméabilisés. Le nouveau quartier aura davantage de bâtiments, mais aussi davantage d'espaces publics et d'espaces verts : il offrira un mode de vie à la fois plus riche d'opportunités que le périurbain et plus aéré que le centre de Nantes.</p>
Registre dématérialisé N°3	<p>Bonjour,</p> <p>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 Couëts et la zone Atout Sud, pour franchir facilement et sans contraintes la route de Pornic.</p> <p>Cela profiterait à l'ensemble des habitants des Couëts 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.</p> <p>Merci,</p> <p>Jean-Claude Hauraix. 20 mars 2018</p>	<p>Le projet urbain intègre une réflexion globale pour renforcer le maillage tous modes dans la centralité : réalisation de liaisons structurantes vélo, nouvelles liaisons tramway, chronobus et bus connectées dans des pôles d'échanges, modération des vitesses notamment de la route de Pornic, sécurisation des traversées, partage de la voirie au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle... Ces orientations en accord avec le Plan de déplacements urbains arrêté (www.nantesmetropole.fr/pdu) seront détaillées dans les études techniques ultérieures.</p>

Registre dématérialisé N°4	Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe. Anonyme. 21 mars 2018 <i>Les pièces joints sont un même dessin en 3 exemplaires</i>	Les pièces jointes sont sans rapport avec le dossier.
Registre dématérialisé N°5	Qui va vouloir habiter sous la trajectoire des avions? Anonyme. 22 mars 2018	Cette nouvelle offre de logements et de locaux d'activités, bien desservie et bien placée à l'articulation du centre de Nantes et du Sud Loire, offrira de nouvelles opportunités pour les ménages et les entreprises qui travaillent en lien avec la centralité nantaise.
Registre dématérialisé N°6	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 Notre-Dame-des-Landes: ici il s'agit d'atterrissage donc ce n'est pas trop les réacteurs qui causent le bruit mais le frottement à l'air (problème d'aérodynamisme) Anonyme. 22 mars 2018	La ZAC sera réalisée dans le respect de la réglementation en vigueur en matière de bruit aéroportuaire. Elle intégrera les études à produire par l'Etat qui permettraient d'apprécier l'évolution des nuisances sonores afin d'affiner le projet dans le respect de la réglementation.
Registre dématérialisé N°7	Je lis sur le web un article de Ouest-France 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? Anonyme. 22 mars 2018	La ZAC des Isles créée le 17 décembre 2007 n'a pas eu de commencement de réalisation. La nouvelle ZAC Pirmil Les Isles est moins soumise au Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport.
Registre dématérialisé N°8	Fervent partisan des déplacements dit doux vélo, roller voire skateboard par pitié merci de ne pas oublier que le trafic routier ne disparaîtra pas. Tout bloquer ne rend que plus dangereuses 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 dense, 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! Vincent Berruchon. 11 avril 2018	Pirmil est très bien desservi en transports collectifs et branché sur l'axe vélo Nord-Sud, mais l'offre de déplacements alternatifs à la voiture est peu développée dans les Isles de Rezé. D'autre part la position de porte de coeur métropolitain engendre une circulation de transit importante pour franchir la Loire. Aussi, pour maintenir une bonne accessibilité globale au territoire, que ce soit dans les quartiers ou depuis/vers la centralité, la voirie doit laisser davantage de place aux piétons, aux vélos et aux transports collectifs. Il ne s'agit pas d'interdire la circulation automobile, mais de l'apaiser pour permettre d'améliorer la cohabitation avec les autres modes.
Registre dématérialisé N°9	Le projet de la ZAC Pirmil les Isles me paraît 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 2x2 voies à 2x1 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.	Le défi pour la Métropole est de répondre à la forte augmentation des besoins de déplacements tout en préservant l'environnement et le cadre de vie. Aussi, conformément au code des transports et aux objectifs de mobilité durable portés par le Plan de déplacements urbains, augmenter la qualité des services alternatifs à la voiture et créer des espaces publics favorisant la marche et le vélo sont des priorités. C'est dans cette perspective que les pénétrantes à plusieurs voies voiture vers le centre de Nantes sont progressivement réduites à une voie voiture par sens afin de donner davantage de place aux piétons, aux vélos et aux transports collectifs. Ainsi la réduction du nombre de voies pour les véhicules motorisés s'accompagne d'une augmentation significative des capacités de déplacements alternatifs avec des offres plus performantes et plus capacitaires en transports collectifs et à vélo. Ces mesures mises en œuvre à Nantes sur le boulevard du Général de Gaulle et sur le boulevard des Martyrs Nantais de la Résistance ont permis d'augmenter le nombre global de déplacements sur ces axes de circulation tout en maîtrisant la progression du trafic automobile, grâce aux nouveaux usagers en transports collectifs et à vélo.

	<p>Des alternatives pourraient aussi être étudiées pour ne pas réduire le nombre de voies sur le pont:</p> <ul style="list-style-type: none"> - une seule voie de tram empruntée par les trams dans les deux sens - un élargissement du pont - un nouveau pont pour le tram à côté du pont existant (comme pour le pont Anne de Bretagne). <p>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 ! Damien Goetz. 18 avril 2018</p>	<p>Il est ainsi privilégié une insertion du tramway sur le pont des 3 continents, afin d'améliorer l'offre de transport Nord-Sud et le partage de la voirie au profit des déplacements alternatifs. Ce choix est cohérent avec le parti d'aménagement de l'île de Nantes, qui réduira la place de la voiture sur le boulevard Gustave Roch et le quai Wilson.</p> <p>Sur la berge Sud de la Loire, les mesures prises dans le cadre de la création de la ZAC Pirmil - les Isles et de la nouvelle offre de transports (organisation des fonctions d'échanges autour du nouveau tramway, aménagement de la ZAC donnant une large place aux maillages piétons et vélos, réorganisation de la tête de pont et du pôle d'échange de Pirmil) seront complétées par des mesures actuellement à l'étude sur les conditions d'accès à la centralité métropolitaine, incluant la route de Pornic : celle-ci devra accueillir davantage de déplacements mais avec beaucoup plus d'usagers en transports collectifs et à vélo et une moindre part en voiture, notamment en encourageant le covoiturage et le recours aux P+R en amont. Les études opérationnelles de la ZAC et de l'arrivée du tramway, qui seront lancées au second semestre 2018, préciseront dans le détail les plans de circulation et l'organisation des voiries pour atteindre les objectifs fixés.</p> <p>S'agissant d'un nouveau franchissement de Loire, l'étude conduite par la Région porte sur une liaison entre Trentemoult et Chantenay et à l'extérieur du périphérique. A l'intérieur du périphérique, les réflexions conduites par la Métropole visent à améliorer les franchissements pour les modes alternatifs en confortant le maillage du réseau de transports collectifs et modes doux.</p>
<p>Registre dématérialisé N°10</p>	<p>Encore des disparités entre le nord et le sud de l'agglomération nantaise... Le nord a 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 !!! Pascal Thierry. 18 avril 2018</p>	<p>Les franchissements de Loire accueillent les déplacements de proximité (échange entre quartiers) et les déplacements lointains (transit longue distance entre le Sud Loire et le Nord Loire). Le développement du cœur métropolitain conduit à donner davantage de place aux déplacements de proximité sur les franchissements centraux passant par l'île de Nantes, en tenant compte des poids démographique et économique qui génèrent des échanges plus importants de l'île de Nantes avec le nord de la Loire qu'avec le sud de la Loire.</p> <p>Pour les déplacements lointains (transit longue distance Sud-Nord), offrir via l'île de Nantes des capacités supplémentaires de franchissement de la Loire pour les véhicules motorisés ne peut que contribuer davantage à l'engorgement des voiries de la centralité métropolitaine. C'est pourquoi sur ce secteur central le choix est d'augmenter les capacités globales de franchissements par le développement d'offres alternatives, en transports collectifs et en vélo, qui seront plus capacitaires qu'une offre de voirie pour les véhicules motorisés individuels, et plus performantes grâce au maillage en transports collectifs et modes doux.</p>
<p>Registre dématérialisé N°11</p>	<p>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. Blaise Clément. 19 avril 2018</p> <p><i>Synthèse du document :</i></p> <p><u>Densité des constructions</u> <i>La métropole est plutôt peu dense, la préservation des zones agricoles et naturelles en proximité des zones d'urbanisation est un objectif partagé, mais la densification doit être raisonnée : à Basse Ile, 2 300 logements sur 25 ha aménagés équivaut à 92 logements par</i></p>	<p><u>Densité des constructions</u> Sur la forme, la méthode d'analyse proposée est hétérogène : les densités constatées dans les quartiers existants intègrent l'ensemble des espaces publics alors que la densité opérationnelle de la ZAC n'intègre que les espaces aménagés ou cédés. Sur le fond, la question de la densité renvoie à la place du quartier dans la dynamique métropolitaine. Les bourgs et les quartiers de la métropole proposent des modes de vie différents, avec des niveaux de services et de densité variés, pour répondre à la diversité des aspirations des ménages et des entreprises du territoire : une vie urbaine intense avec beaucoup d'opportunités et de services dans le cœur métropolitain mixte et dense, une vie urbaine plus calme avec moins d'activités et d'opportunités dans les faubourgs et les centre-bourgs, une vie péri-urbaine proche des grands espaces agricoles et naturels avec moins de services dans</p>

<p><i>hectare soit davantage que la Maison radieuse avec son parc (50), la résidence Norkiouse (55) et Rezé Château (73) mais moins que la pointe Est de l'île Beaulieu (108) et Paris intra-muros (129). La concertation préalable à la ZAC n'a pas porté sur la densité de l'opération.</i></p> <p><u><i>Le trafic routier et les déplacements</i></u> <i>Un risque de saturation du trafic dans cette zone qui est déjà proche de la congestion est à craindre. Le dossier compte sur une évolution des habitudes de déplacements avec une augmentation des modes actifs (vélo-piétons) et des transports en commun et donc la baisse de la part modale des voitures qui serait la bienvenue. Mais les aménagements prévus pour les modes actifs restent très évasifs.</i> <i>Surtout on ne voit pas bien ce qui facilitera la traversée de la route de Pornic vers le bourg de Rezé : son trafic ne baissera pas, comme le montre le dossier de la ZAC. Plusieurs franchissements sécurisés, confortables et fluides par les modes actifs doivent être actés. 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.</i> <i>Le projet de tramway semble figé : doivent être étudiés des alternatives comme la desserte en bus bi-articulé à haut niveau de service moins coûteux et plus évolutif que le tramway, en navette fluviale ou en bac dédié aux bus en aval de Trentemoult.</i> <i>L'annexe interroge la modélisation déplacements sur le trafic marchandises, l'évaluation fine de la congestion et des impacts sur la qualité de l'air du trafic routier global, et l'association d'instances citoyennes indépendantes.</i></p> <p><u><i>La qualité de vie et la place de la nature en ville</i></u> <i>Le trafic généré aura des impacts sur la qualité de vie des habitant-e-s engendrant une pollution sonore et visuelle.</i> <i>Avec l'urbanisation d'un terrain actuellement désartificialisé de 13 ha (les anciens abattoirs, comment « conforter la nature » ?</i> <i>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.</i> <i>Il y a des craintes à avoir sur l'ensoleillement des logements comme des espaces extérieurs.</i> <i>Le dossier reste imprécis sur la part accordée aux énergies renouvelables.</i></p> <p><u><i>En conclusion :</i></u> <i>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.</i> <i>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.</i> <i>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.</i></p>	<p>les périphéries. Avec une densité opérationnelle de l'ordre de 90 logements / ha, un tramway, une trame généreuse d'espaces publics offrant des possibilités d'usages variés et des facilités pour se déplacer à pied et à vélo, la ZAC Pirmil - Les Isles s'inscrit dans la dynamique du cœur métropolitain en cohérence avec le projet spatial du Plan Local d'Urbanisme métropolitain arrêté par le conseil métropolitain du 13 avril 2018, qui prévoit de développer une métropole compacte, mixte et active avec des centralités suffisamment peuplées pour permettre une réelle mixité, favoriser le développement des services et les déplacements de courte distance. Conçus avec une large place à la nature et au paysage de la Loire, les nouveaux quartiers de Pirmil - Les Isles offriront un mode de vie à la fois plus riche d'opportunités que le périurbain et plus aéré que le centre de Nantes.</p> <p><u>Le trafic routier et les déplacements</u> S'agissant des aménagements pour les modes actifs, au stade actuel du dossier de création de la ZAC, les schémas expriment des orientations programmatiques à approfondir avec la maîtrise d'oeuvre en phase opérationnelle. S'agissant de la route de Pornic, elle devra accueillir davantage de déplacements mais avec une moindre part en voiture, en encourageant le covoiturage et l'usage des P+R, et beaucoup plus d'usagers en transports collectifs et à vélo. Le projet urbain sera accompagné par un apaisement de la route de Pornic selon un programme qui sera stabilisé en intégrant l'ensemble des études sur les pénétrantes, les franchissements, et le renforcement du maillage transports collectifs et vélo : création de nouvelle(s) ligne(s) de tramway, développement du transport fluvial, modération des vitesses, sécurisation des traversées, partage de la voirie au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle... S'agissant de l'offre de transports collectifs projetée, la réalisation d'un service de type tramway permet de proposer un nouveau franchissement de Loire en transport collectif très capacitairer qui renforce le maillage du réseau armature en centralité et, connectée au réseau tramway actuel, contribue à désengorger le pôle Commerce. Cette nouvelle offre répond ainsi à la fois aux besoins de la berge Sud et plus largement aux besoins de renforcement et de maillage du réseau de transports collectifs dans la centralité. Elle est cohérente avec la position du territoire en « porte » du cœur métropolitain, avec la desserte du pôle santé CHU et avec les programmations urbaines de l'île de Nantes et de Pirmil Les Isles. S'agissant de la modélisation déplacements, elle permet de projeter, avec les données disponibles au moment de sa réalisation, l'évolution de la demande et de l'offre de déplacements pour vérifier l'adéquation des mesures envisagées. En phase opérationnelle, des études de circulation détaillées proposeront le fonctionnement des quartiers dans leur environnement urbain en tenant compte des programmations mises à jour dans les politiques publiques déplacements et développement urbain.</p> <p><u>La qualité de vie et la place de la nature en ville</u> S'agissant du trafic, aujourd'hui la berge Sud « subit » un transit important vers/depuis l'île de Nantes et le Nord Loire, qui constitue l'essentiel de la circulation constatée route de Pornic, boulevard Victor Schoelcher et rue Dos d'âne. Il s'agit d'apaiser globalement la circulation automobile en actionnant plusieurs leviers : - la réalisation de nouveaux quartiers favorisant les déplacements de courte distance avec une trame piéton vélos riche et des immeubles mixtes offrant de nouvelles opportunités pour les ménages et les entreprises qui travaillent en lien avec la centralité nantaise ;</p>
---	---

		<p>- l'apaisement des voiries avec un partage de la voirie au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle, la modération des vitesses, la sécurisation des traversées...</p> <p>- le report modal avec l'arrivée du tramway à Basse Ile.</p> <p>S'agissant des abattoirs et de la biodiversité, le terrain est démoli mais pas désartificialisé : le sol est constitué de déblais inertes de démolition et de plusieurs mètres de remblais de sables peu propices au développement de la biodiversité. La réinvention de sols favorisant la nature et la biodiversité nécessitera des études précises en phase opérationnelle, qui permettront de proposer les biotopes et les corridors effectivement faisables.</p> <p>S'agissant de l'ensoleillement et de la part accordée aux énergies renouvelables, les implantations et l'approvisionnement énergétique nécessitent des études précises relevant de la phase opérationnelle. La ZAC sera un territoire d'exigence et d'ambition sur les enjeux environnementaux.</p> <p><u>Conclusion</u></p> <p>Le choix de lancer l'aménagement via une ZAC publique sur des fonciers majoritairement publics donne à la puissance publique une capacité de maîtrise de la programmation, de la conception et du calendrier très supérieure aux aménagements d'initiative privée.</p> <p>Les études préalables à la création de la ZAC sont d'un niveau très détaillé pour cette étape du dossier. Il ne s'agit pas de « voir en avançant », mais d'étudier et détailler avec les bons moyens au bon moment : la création de la ZAC permettra de disposer d'une maîtrise d'ouvrage (l'aménageur) et d'une maîtrise d'oeuvre opérationnelle (l'urbaniste et les bureaux d'études associés) réunissant les moyens et compétences nécessaires pour concevoir dans le détail l'exigence et l'ambition portée à cette opération d'aménagement.</p>
--	--	--