

Procès verbal du Conseil Municipal de Rezé du 9 février 2018

Extrait

Etaient présents :

M. Allard, maire

M. Brochard , Mme Gallais , Mme Randrianarison , M. Vince , Mme Reclus , M. Chusseau , Mme Poirout , M. Mosser , Mme Le Blan , Mme Coutant (présente des points 1 à 2 et pouvoir à Mme Le Blan des points 3 à 21) , Mme Charbonnier , M. Lumineau , adjoints

M. Buquen , Mme Prévot , Mme Pernot , M. Quéraud , Mme Yapo , M. Quéméneur , M. Chaillou , M. Bouron , Mme Gilard , M. Le Moal , M. Seillier , Mme Francheteau , M. Robin , M. Laurenceau , Mme Dousset , M. Gautier , Mme Falher , M. Clément , Mme Tenailleau , M. Caillon , conseillers municipaux

Absents excusés ayant donné pouvoir à un collègue du Conseil Municipal pour voter en leur nom :

M. Quénéa (pouvoir à Mme Randrianarison), M. Neau (pouvoir à M. Chusseau), M. Puiroux (pouvoir à Mme Gallais), Mme Binois (pouvoir à Mme Poirout), Mme Canovas (pouvoir à Mme Pernot), Mme Cotrel (pouvoir à Mme Charbonnier)

(...)

Extrait de toutes les interventions (retranscription intégrale), et des votes, sur le point 2 : "Avis sur le bilan de la concertation préalable et sur l'évaluation environnementale préalable à la création de la ZAC Pirmil les Isles."

M. le Maire fait une déclaration introductive (... *texte disponible dans le Procès Verbal complet*)

M. Olivier CORBINEAU de Nantes Métropole et M. Matthias TROUILLAUD de Nantes Métropole Aménagement font ensuite une présentation du projet de la ZAC Pirmil les Isles.

Puis M. Éric Buquen présente la délibération (... *texte disponible dans le Procès Verbal complet*)

Ensuite, M. Le Maire donne la parole aux élu-es :

M. Vince (groupe PC, membre de la majorité menée par Gérard Allard) donne lecture de l'exposé suivant :

« *Monsieur le maire, chers collègues,*

« *Une petite maison ornée d'une glycine, d'une véranda et prolongée jusqu'aux prairies d'un verger rose. Une rivière marécageuse croupissait par derrière, à vingt pas du portail, sauf l'hiver où le torrent des crues emportait ses fanges en bouillonnant contre les saules » : ainsi écrivait Marc Elder, futur prix Goncourt 1913 s'agissant des lieux de son enfance à la fin du XIXe siècle sur les bords de Loire, à Trentemoult. Une époque où les grands voiliers remontaient et descendaient le fleuve et où l'essentiel de la population – marins, charpentiers de navires, ravaudeuses de filets – vivait de la pêche, un endroit ancestral obtenu du duc Jean IV de Bretagne dès 1397. Un autre autour plus récent, Jean-Claude Montel écrit en 1985 dans le livre « l'enfant au paysage dévasté » évoquant son enfance après la seconde guerre mondiale : « notre territoire commençait à la petite gare de Pont-Rousseau, au pont dit de chemin de fer, jusqu'à Norkiouse. Celui de l'enfant, plus petit encore, à l'endroit où la route venait toucher presque la rive du fleuve, au lieu-dit : la Basse-Ile. (...) De l'autre côté, au sud, s'étendaient les jardins, les vergers puis les champs jusqu'au fin réseau des boires plantées d'oseraie et de roseaux, que la marée montante venait irriguer chaque jour (...). La seule industrie, sur ces berges, était constituée par deux ou*

trois chantiers de constructions navales à demi détruits, où nous errions parmi les bateaux de pêche abandonnés là, et qui pourrissaient sur le flanc, face aux grands cargos aux couleurs fraîches et vives, venue d'Amérique ou d'Afrique apporte le bois, le charbon, les phosphates, les agrumes dans une ballet incessant de remorqueurs, de sirènes et de cris ».

Le décor est planté. Plus tard, le marécageux Seil comblé et remblayé devait laisser place à des industries (savonnerie, suifferie, métallurgie, transports etc...). C'était le prix à payer pour assurer le développement d'un sud Loire assistant jusqu'alors impuissant au développement économique du port de Nantes, une ville qui ne regardait depuis un siècle Rezé comme un territoire à annexer pour effacer ses villages et leur substituer des quais aménagés venant compléter les installations endommagées par les bombardements. Les industries implantées sur l'actuelle ZAC des Isles, voulues par Jean-Baptiste Vigier dès 1918, concrétisées par Alexandre Plancher en 1962, avec la création de la zone industrielle correspondant au site « Atout Sud » d'aujourd'hui, se voulaient une réplique au sud Loire des industries portuaires du nord Loire. La disparition de la construction navale nantaise en 1987 et le désengagement progressif du grand port maritime effaçant ses installations sur les quais au début des années 2000 jusqu'à ne conserver que la zone de Cheviré ont peu à peu opéré une profonde mutation de ce territoire des bords du fleuve. Les villages ouvriers des îles de Rezé ont connu concomitamment une profonde mutation sociologique installant une nouvelle population plus résidentielle, plus autonome. L'émergence du grand projet de l'île de Nantes, le débat sur la Loire lancé par Nantes Métropole en 2014 ont dessiné les enjeux pour notre avenir commun de part et d'autre du fleuve, intégrant toutes les dimensions du fleuve, de son rôle dans les échanges humains jusqu'à sa place dans notre environnement.

La concertation menée avec les habitants depuis 2015 a montré l'intérêt que portent à juste raison nos concitoyens sur l'aménagement et la transformation d'un vaste espace aujourd'hui vécu comme inorganisé, des villages coupés de la ville, au sud, par des activités économiques, la friche laissée par les anciens abattoirs, la route de Pornic. La qualité de vie, le concept de ville-nature imaginé et décliné pour ce site de Rezé par l'architecte urbaniste Frédéric Bonnet sont des éléments cruciaux devant être pris en compte dans les futurs projets urbains comme dans

l'aménagement de l'espace public. C'est pourquoi les élus communistes partagent les objectifs définis lors de cette concertation préalable :

Mettre en valeur les qualités paysagères des lieux en développant une forme urbaine adaptée au contexte des bords de Loire, tant sur le plan paysager qu'hydraulique prenant en compte les zones inondables,

Renforcer la trame paysagère d'ensemble,

Réaliser de nouveaux quartiers mixtes caractérisés par la qualité des espaces publics et un bon niveau de services et d'équipements urbains,

Assurer la déserte de nouveaux quartiers en reliant le territoire aux polarités existantes et aux réseaux structurants de déplacements. L'enjeu de cette opération d'envergure est ainsi de poursuivre le développement urbain de la centralité métropolitaine.

Ce projet est au cœur de l'agglomération nantaise. Il doit donc être un projet de cœur d'agglomération. Il doit nous conduire à redessiner la ville, à recoudre le paysage, à restituer un quartier où la nature et la Loire auront toute leur place, un quartier à forte dimension paysagère.

Ecrivant ses origines nantaises, Jules Verne, dont on célèbre le 190ème anniversaire, évoquait les trois-mâts de son enfance en ces termes : « en imagination, je grimpais à leurs haubans, je me hissais à leurs hunes, je me cramponnais à la pomme de leurs mâts ! Mon plus grand désir eût été de franchir la planche tremblotante qui les attachait au quai pour mettre le pied sur leur pont.

Julien Gracq dans la forme d'une Ville fait écho à Jules Verne et épris de grands horizons quand il traite de ces lisières de ville, en fait, des espaces de rêves en même temps que des zones de libre vagabondage ».

M. Seillier (groupe d'opposition droite-centre) donne lecture de l'exposé suivant :

« Je suis toujours admiratif de la connaissance, la culture et l'art de nous narrer l'histoire de Rezé, Yann merci.

Ce que je voulais dire simplement sur ce projet de la Zac des Isles et je crois que ça été bien rappelé, en plus de façon très poétique, c'est que ce projet porte en son sein des enjeux de tailles et les difficultés sous-jacentes qui caractérisent la dimension d'un tel projet.

Tous, nous l'avons bien compris, les enjeux de développement de ce territoire sont énormes et assez clairement définis dans le document qui nous a été présenté ce soir.

L'objectif de la métropole nantaise c'est de prioriser le développement de la centralité métropolitaine, cela repose sur ces 200 ha de terrains, traversés par la Loire.

Ce projet s'inscrit dans une logique de reconquête d'espaces stratégiques en cœur d'agglomération, avec une desserte existante ou future en transports en commun performante. Il est basé cet objectif sur la mixité entre les activités, commerces, équipements et habitats.

Les deux périmètres compris dans ce présent projet couvrent pour l'un Pirmil, une superficie d'environ 17 ha. , soit 100 000 m² de surface plancher, pour l'autre Basse-ile, une superficie d'environ 41 ha. , 190 000 m² de surface plancher.

Pour revenir à des choses qui sont le sujet de la délibération de ce soir, par ce qu'on est un peu parti dans beaucoup de sens et évidemment ça se justifie, je vais simplement m'en tenir à l'avis qui nous est demandé et me positionner par rapport à cela.

L'évaluation environnementale sur laquelle nous devons émettre un avis nous amène à relever quelques points qui nous semblent les plus sensibles à ce stade de l'avancement du projet :

Tous d'abord celui de la pertinence du moment de cette délibération.

Alors que le gouvernement vient de décider l'abandon du transfert de l'aéroport de NDDL et que l'Autorité environnementale je cite, « recommande que le projet soit revu, afin de pouvoir démontrer que l'exposition aux nuisances sonores des populations présentes et accueillies, respectera la réglementation en vigueur en matière de bruit aéroportuaire ».

Aussi, n'était-il pas judicieux d'attendre au moins 6 mois pour émettre un avis sur les résultats de l'étude environnementale diligentée par l'état ?

Il nous semble qu'il eut été judicieux de temporiser l'avancement de ce projet et de relancer la consultation des communes au second semestre 2018 à l'aune de rapports à venir.

Second point qui suscite notre attention, c'est le coût en nuisance que vont subir les habitants de la Basse Ils et de Trentemoult.

La décision d'abandon de transfert de l'actuel aéroport vers NDDL, fait que pour une large part, ce sont les habitants de la Basse-Ile qui en paieront le plus fort tribu.

Ceux-ci vont non seulement continuer à subir les nuisances sonores des avions se rendant à l'aéroport, mais qui plus est, viendront s'y adjoindre les nuisances issues de l'accroissement des modes de déplacement, 2 lignes de tramways à rejoindre le quartier de la Basse-Ile et des flux de circulation qui le traverseront.

L'apport de nouveaux habitants ne sera pas sans conséquence : citons l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale :

Emis sur une journée moyenne, tous modes de déplacements générés sont estimés à 73 000 déplacements/jour en 2035, soit une augmentation de + 30 300 déplacements/ jour par rapport à 2016. Ces nouveaux déplacements représentent une augmentation de + 70 % de la génération de trafics tous modes de 2016 à l'échelle du secteur, soit + 2,8 % par an. Cette augmentation est surtout portée par la zone Basse-Ile, qui voit sa génération de déplacements tripler.

Les zones de Pirmil et de Trentemoult-Ordronneau ont également des croissances importantes (+ 58 %) par rapport à 2016.

Les transports en commun auront un effet moins important, puisque le tramway ne desservira pas encore la ZAC à l'horizon 2025 (arrivée prévue en 2026).

En revanche, après cette arrivée les flux augmentent de manière notable avec + 69 % entre 2016 et 2035.

On le sait, les mesures proposées dans les différents domaines devront être affinées au stade de la réalisation et le dossier gagnera à être complété sur le volet assainissement, les études relatives aux sols pollués devront également être approfondies en phase opérationnelle.

Un travail conséquent a déjà été entrepris sur ce projet mais quoiqu'il en soit, beaucoup reste dépendant des études à venir.

Cependant, nous serons vigilants sur les conclusions qui en découleront et les moyens que mettre en œuvre l'Etat pour accompagner par les financements adéquats les conséquences de sa décision du 17 janvier 2018 sur ce projet d'aménagement de notre territoire.

On ne peut pas de fait remettre en cause les PLUM, SCOT et tous les schémas d'aménagement de notre territoire métropolitain, faire supporter à une majorité d'habitants de notre agglomération les conséquences d'une décision contre toute logique et ne pas payer des dommages collatéraux qui en découlent.

Nous ne voyons pas réellement la pertinence à ce stade de l'avis qui nous est demandé ce soir. Nous nous abstiendrons car nous pensons qu'il va falloir sans doute réémettre un avis au regard de ce qui nous attend. »

M. Quéraud (groupe écologiste, membre de la majorité menée par Gérard Allard) déclare :

« Nous nous sommes en accord avec ce qui a été écrit en terme d'avis de la municipalité au regard de ce qu'on nous demande avant le vote du conseil métropolitain de la semaine prochaine, deux ou trois petits focus sur l'ensemble de ce qui a été dit.

La première chose c'est effectivement qu'on salue aussi nous l'apport et j'oserai même dire la « vista » de Frédéric Bonnet qui se saisit d'un territoire qui a priori est très contraint par rapport aux risques inondations et qui en fait un atout majeur de re-dessin d'une ville future orientée sur la nature. Cet apport et cette volonté de se saisir de cette contrainte-là n'est pas vain, puisque vous l'avez vu comme moi au niveau des informations, le dérèglement climatique ce n'est pas une lubie, tout le mois de janvier a été irrigué par des pluies massives partout en France.

On est sur un quartier qui se dessine et qui va j'espère perdurer dans les dizaines d'années qui viennent, la question de l'inondation va aussi se poser au niveau du bassin aval de la Loire et pas seulement au niveau de la Seine ou au niveau du Cher.

Donc, cette vision d'aménagement qui fait une grande place à la nature et à la circulation de l'eau, est complètement indispensable et nous saluons le fait d'avoir eu cette rencontre avec cet architecte urbaniste qui a su non pas nier l'évidence, mais s'en saisir pour en faire un réel atout, ça c'était le premier point.

Le deuxième point très rapide sur la question de l'aéroport, on salue aussi une inflexion qu'il y a eu sur la jeunesse de ce projet puisque je me rappelle des premières discussions dans le mandat précédent où grosso modo, on parlait plutôt sur une logique de s'appuyer sur Trentemoult qui est un village d'habitations, pour conforter le village de Trentemoult en y plaçant des habitations et l'inflexion qui a consisté à envisager un plan B, avec le maintien de l'aéroport sur Nantes Atlantique et se dire que sur l'ensemble de la surface de cette ZAC, on pouvait avoir des marches de manœuvre et finalement mettre les habitations un petit peu ailleurs, sachant que le plan d'exposition actuel, qui j'espère va être modifié et d'ailleurs le maire s'est engagé à œuvrer pour que l'Etat modifie ça. Le plan d'exposition actuel est superposable de façon très très massive au PPRI d'une part, et d'autre part, sur des surfaces qui sont déjà artificialisées et qui ne sont pas des habitations, ça peut-être des voiries, ça peut être des commerces et donc finalement cette question de la nuisance sonore impacte très très peu la ZAC des Isles. Pour moi c'est un non sujet.

Le troisième point sur lequel je voulais attirer votre attention, j'ai déjà eu l'occasion d'aborder ce sujet-là dans d'autres instances et je ne le dit pas de la même façon que Philippe Seillier mais quand même, c'est la question des déplacements et des mobilités.

Sur le papier, on a un projet qui est très intéressant et qui a vocation à faire des mobilités douces actives et des transports collectifs, les mobilités essentielles de ce quartier.

Sur le papier ça fonctionne bien ! Le souci que l'on a, c'est qu'on ne maîtrise pas les opérations immobilières et à plus forte raison sur une opération de cette envergure-là, on ne maîtrise pas le projet jusqu'au bout, c'est-à-dire on ne le maîtrise pas jusqu'à choisir les habitants qui vont venir y vivre, et jusqu'à choisir des habitants qui seraient en adéquation et qui signeraient dès demain ce projet-là et qui viendraient sans les sempiternels équipements automobiles qu'on connaît et petit peu partout.

Donc sur le papier, c'est super, nous sommes en accord avec le projet, rien ne dit que derrière ça fonctionnera. L'autorité environnementale nous alerte là-dessus en disant :il faut que vous ayez des indicateurs au fur et à mesure de l'avancée du projet, de façon à pouvoir éventuellement corriger si l'écart est trop grand entre ce que vous avez dans la tête et la réalité, j'attire l'attention là-dessus, sachant que juste à côté de la ZAC, dans sa partie de développement, la partie qui est plutôt friches aujourd'hui et qui va être urbanisée demain, il y a la zone commerciale atout sud, qui elle connaît des mouvements pendulaires tous les jours et encore plus importants en semaine, avec une activité et en particulier des afflux de population, dont on peut supposer qu'ils ne prendront pas le vélo ou la marche à pied quand ils viendront acheter un frigo ou se fournir en matériel chez Leroy Merlin...ce sont aussi des commerces sur lesquels on vient plutôt à plusieurs et donc la voiture est le mode privilégié et vous savez tous les engorgements qu'il y a tous les week-end pendant les temps de vacances et même maintenant quasiment toute la journée.

Je ne sais pas trop comment la ZAC prochaine pourra s'accommoder avec cet engorgement quotidien. Une suggestion, ce n'est pas sans doute dans les projets de la ZAC, mais il pourrait être intéressant d'aller titiller un peu cette zone existante et de redessiner à l'intérieur de la zone existante d'Atout Sud, des nouvelles voies de circulation, qui nous permettraient d'éviter d'avoir ce goulot d'étranglement, qu'est la rue Ordroneau qui est un passage obligé, avec la sempiternelle file des voitures qui va d'un bout à l'autre de la rue. Nous voterons évidemment l'avis de la commune tel qu'il est rédigé. »

M. Clément (Rezé à Gauche Toute) donne lecture de l'exposé suivant :

« Au-delà de l'avis sur le bilan de la concertation préalable et sur l'évaluation environnementale, et comme indiqué dans la délibération, je cite partiellement, "cette étape est une occasion pour la Ville de Rezé de préciser ses attentes sur un projet majeur pour (...) l'évolution du nord de la commune".

Nous allons donc préciser nos attentes. Pour ne pas être trop longs on va surtout parler des choses qui nous questionnent et moins des choses sur lesquelles nous sommes d'accord, comme notamment la prise en compte de vivre avec des crues.

Nous n'avons rien contre la densification en soi, au contraire, 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 Basse-Ile qui concerne Rezé, ce sont 2 300 logements qui vont être construits sur 25 ha (le périmètre opérationnel fait 44 ha mais l'îlot nouvellement construit seulement 25), soit 92 logements par hectare, c'est une densité très forte ! »

M. le Maire déclare :

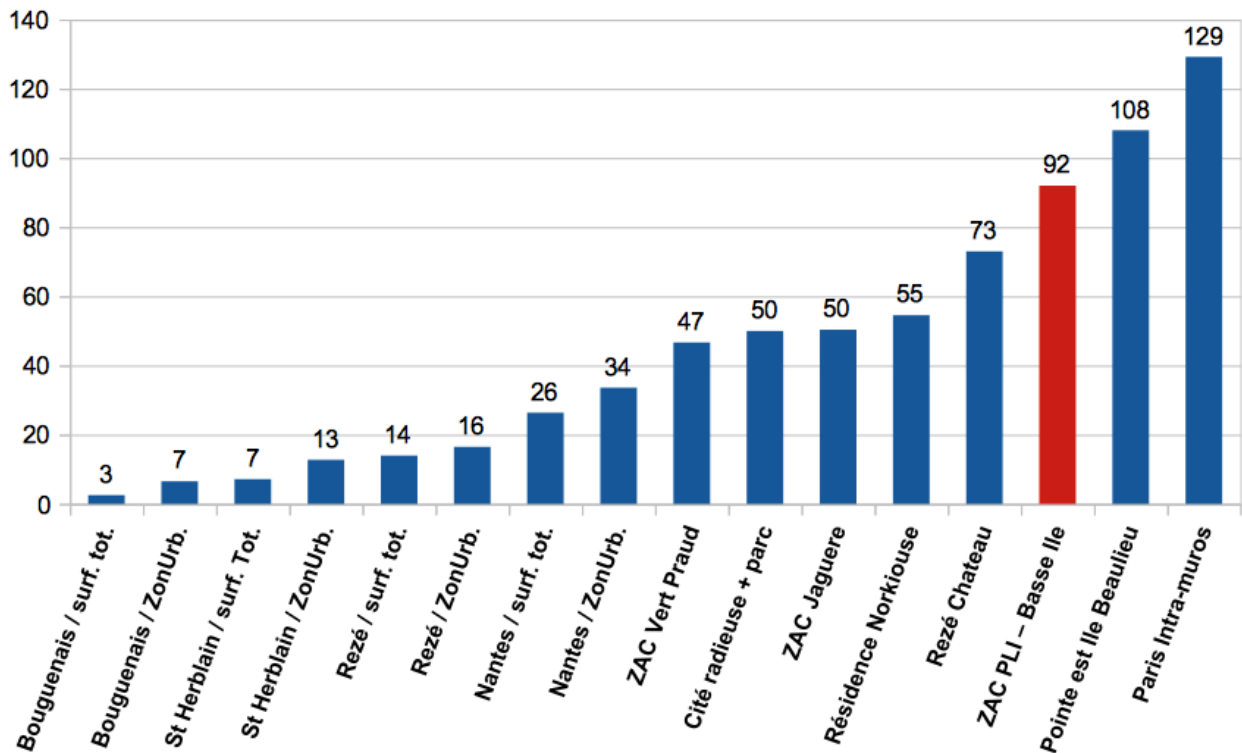
« On est à plus de 100 logements par hectare et dans le centre de Nantes on est à beaucoup plus, ce n'est rien du tout 90 logements à l'hectare. »

M. Clément déclare : "On va objectiver. On vous a préparé ce petit graphique avec sur l'axe vertical la densité en logement par hectare de différentes communes ou différents îlots dans les

communes." Il invite les élus à le constater sur un graphique qu'il présente :

Densité comparée de différentes communes / îlots

logts / ha



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

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

M. Clément indique : « On commence avec Bouguenais : sur la surface totale, on est à 3 logements par ha, sur la surface urbanisée (c'est à dire en enlevant les espaces naturels et agricoles), on est à 7 à Saint Herblain. Rezé, on est à 16 logements par ha en moyenne sur la zone urbanisée. A Nantes, on est à 34 logements par ha sur la zone urbanisée. »

M. le Maire déclare :

« Ecoutez, dans la centralité Nantaise on est à 300 à 400 logements par hectare, ça ne veut rien dire votre schéma, là, c'est aberrant. »

M. Clément déclare :

« C'est votre parole contre la nôtre, on vérifiera ensuite.

Le SCOT impose une densité minimale pour construire les nouvelles zones à urbaniser de 40 logements par ha. Pour le Château de Rezé, on est à 73 logements par ha, on a des zones plus denses, effectivement, comme la pointe Est de l'île Beaulieu à 108 logements / ha et Paris intramuros à 129.

C'est une densité élevée, quoi que vous en disiez !

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 NDAL : 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'îlot par un promoteur privé : pas le droit de discuter la possibilité de réhabiliter une partie de l'îlot 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.

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 semblé largement préférable.

En effet, 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. »

M. Caillon (Rezé à Gauche Toute) déclare :

« Un risque de saturation du trafic dans une zone déjà proche de la congestion est à craindre. Le scénario de la route de l'aérodrome (...) 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.

Le dossier annonce sur la ZAC plus du double de population et une augmentation de trafic moins importante en proportion.

Malgré les éléments que vous nous avez apportés apporté suite à la commission, nous maintenons notre questionnement sur cette différence.

Le dossier compte 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 dans le dossier.

Surtout, la ZAC des Isles est sensée s'intégrer au bourg de Rezé, mais on ne voit pas bien ce qui facilitera la traversée de la route de Pornic.

On a bien compris cet objectif intéressant que vous avez présenté mais pour l'instant il faut pouvoir mesurer ce qui va se passer comme trafic sur la route de Pornic.

Pas de tunnel, pas de pont, pas de passerelle. Des rond points sans doute ; ils ont l'avantage de fluidifier la circulation des véhicules mais Nantes Métropole n'a toujours pas trouvé la solution pour la sécurité des autres utilisateurs de la voie publique. L'autopont est plus favorable aux modes actifs pourtant il est supprimé dans le projet urbain !

Le projet de tramway semble, lui, d'ores et déjà figé. Ne faudrait-il pas étudier l'alternative bus articulé à haut niveau de service ? C'est-à-dire les bus avec 2 soufflets et 3 compartiments, et donc comparer les coûts et facultés de transport. L'infrastructure lourde du tram ne permet en effet pas de retour en arrière et c'est une question qui nous semble importante. »

M. le Maire déclare :

« Excusez-moi mais vous dépassez le temps imparti, on a compris que vous interrogez la présence du tramway dans la centralité, il faut maintenant conclure ».

M. Clément déclare :

« Marie (Rezé à Gauche Toute) n'aura donc pas le temps de vous parler de tout ce qu'on voulait dire sur la qualité de vie et la place de la nature.

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 dégrade la qualité de vie du nord de la commune.

C'est pourquoi nous voterons contre cette délibération. »

M. Corbineau de Nantes Métropole déclare :

« S'agissant de la question de la densité, 90 logements à l'hectare, pour se donner une idée, donc ça c'est une densité opérationnelle, c'est-à-dire, c'est le périmètre opérationnel qui va être aménagé sur lequel on impacte le nombre de logements, c'est une densité qui est beaucoup plus faible que celle que l'on fait dans les opérations d'aménagement nantaises.

On est plus de 2 fois en deçà des densités qu'il y a par exemple sur la Zac du Pré-Gauchet et le centre-ville de Nantes est plutôt entre 300 et 400 logements par hectare dans les secteurs du Bouffay ou Madeleine, Champs de mars par exemple.

S'agissant du risque de saturation de trafic, on a aujourd'hui un territoire dans lequel le trafic généré par la population et les activités, la part des activités est très importante, vous l'avez dit vous-même, effectivement le secteur d'atout sud génère énormément de trafic.

Donc aujourd'hui, c'est moins la densification en habitat qui est un enjeu fort, que le report modal et l'évolution des différents de la manière d'accéder au territoire et d'accéder au système de la zone commerciale d'atout sud. Effectivement et l'autorité environnementale nous l'a dit, nous avons des objectifs ambitieux en la matière qui sont ceux du Plan de Déplacement Urbain de la métropole et d'ailleurs, malgré ces objectifs ambitieux et toutes les mesures que nous prenons, nous serons encore légèrement en deçà des objectifs du Plan de Déplacement Urbain. Nous avons donc, encore un effort supplémentaire qu'il faudrait arriver à faire sur ce territoire.

Sur la question de la trame piétons/vélos on est à un niveau d'étude qui correspond aux études préalables à la création d'une Zac, on en est pas encore aux études opérationnelles : les circuits précis, la hiérarchisation des modes piétons/vélos devront être affinés en phase opérationnelle, c'est logique dans un déroulé d'opération d'aménagement d'avoir ce niveau de détail aujourd'hui.

Ensuite, s'agissant du tramway, le choix a été fait au vu des programmations majeures sur le Sud de la centralité métropolitaine que sont l'île de Nantes mais aussi l'arrivée du CHU, juste en face de la Zac des Isles et de la Zac des isles. Le choix a été fait d'un mode massif, le tramway, pour permettre et favoriser le report modal.

Les conditions d'arrivée du tramway vont devoir faire l'objet d'un certain nombre d'études qui ne sont pas intégrées aujourd'hui au dossier de création de Zac, puisque ce sont des enjeux qui dépassent largement la seule Zac. Les études sont en cours sur les conditions d'accès depuis l'Ouest à la centralité métropolitaine, tant sur le secteur du quai de la fosse, que sur le secteur de la route de Pornic On devrait avoir des orientations d'ici la fin de l'année 2018, sur la manière dont doivent évoluer les accès à la centralité métropolitaine, et donc le transit subi par le secteur aujourd'hui.

Ensuite, dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre en vue de l'arrivée du tramway, on aura des études entre l'été 2018 et l'été 2019, qui vont permettre de définir les tracés, les insertions, l'organisation du pôle d'échange et le calendrier de réalisation du tramway, des études qu'on veut caler simultanément aux études de maîtrise d'œuvre de la Zac de manière à ce que les deux équipes se parlent, et qu'on est une convergence absolue du projet d'aménagement et du projet de tramway. »

M. Buquen (membre de la majorité menée par Gérard Allard, rapporteur du dossier) déclare :

« En ce qui concerne le moment, Philippe, d'abord on ne refait pas le débat sur l'aéroport, la décision est prise la question n'est plus là. La règle du jeu a été un peu changée mais est-ce qu'il faut arrêter le match ? J'ai envie de dire non ! Le PEB actuel ne remet pas en cause l'équilibre global de l'opération et du projet.

Effectivement il y a une inconnue et l'inconnue c'est, comment l'aéroport actuel va évoluer ?

Eventuellement et effectivement il peut percuter un certain nombre de choses quant au développement de cette Zac mais ça fait quand même un certain temps qu'on attend que ce territoire soit enfin un territoire exploité, travaillé, aménagé, ce territoire à enjeu et on ne peut pas, alors qu'on ne sait pas dans combien de temps les choses, les décisions vont être prises, on ne peut pas tout arrêter, donc on est dans un mouvement, on continue, on avance et puis on fera un

moment donné avec la situation telle qu'elle nous est imposée si elle nous est imposée. On n'a pas d'autre choix que celui-là.

Sur la question des déplacements, je redis un peu autrement ce qui a été dit. Certes, la question des déplacements est importante, certes la question de la densification et du développement se sont des choses importantes, mais on ne peut pas penser ses politiques-là sans y compris penser au regard des questions de mobilité et c'est l'enjeu notamment du PDU qu'on va voter le 16 février prochain, et qui redéfinit ou qui veut redéfinir la manière dont ces questions de déplacement doivent-êtres retravaillées.

Je précise d'ailleurs que dans le PDU qu'on va voter, ce qui est précisé sur les objectifs 2030 du plan de déplacement urbain pour l'intérieur du périphérique, c'est 35 % de déplacements à pied, 15 % en vélo, 18 % en transport collectif et seulement 32 % en voiture.

Alors vous allez me dire c'est des choses qu'on présente, des intentions, mais c'est une intention volontariste et la métropole va se mettre en marche par rapport à ça. Ça veut dire très concrètement qu'il ne faut pas réfléchir avec le logiciel actuel, il faut réfléchir avec un logiciel qui est en mouvement et avec une ambition qui sera une ambition de nature différente dans la manière dont la mobilité, les éléments de mobilité se répartiront. Cela aura forcément un impact et c'est y compris l'enjeu de la Zac, ça aura un impact sur la manière dont on va se déplacer sur ce territoire.

Sur la question par rapport à l'avis Rezéen et au fait qu'on n'était pas assez précis, on n'est pas dans la phase opérationnelle aujourd'hui, on est dans l'ambition. On est dans les enjeux et dans l'ambition ! Et dieu sait que l'ambition qui est présentée là, elle est très très importante. On l'a dit et on l'a redit et malgré tout il y a des choses qui sont dites, y compris en matière d'équipement public dans cet avis de la ville de Rezé.

On est dans un mouvement très important pour Rezé, pour la centralité métropolitaine mais pour Rezé également.

Sur ce qu'a dit M. Clément, on a passé du temps Blaise à te présenter les choses, on a passé 1 heure en commission. J'ai passé 1 heure avec toi, on en remet une couche ce soir, je savais en plus que je n'allais pas te convaincre donc c'est vraiment dans un souci un minimum pédagogique que j'ai pris le temps, et j'oublie le travail qui a été fait par la métropole pour vous apporter des éléments chiffrés, puisque ces questions étaient des questions chiffrées, et la politique ce n'est pas qu'une politique de chiffres !

Surtout quand on est dans des orientations où on sait très bien que la question arithmétique est un peu secondaire, en tout cas, il n'y a pas de certitude. La vraie question c'est qu'on ne partage pas le même modèle de développement, mais actons-le ! Ne nous retranchons pas derrière d'autres questions, actons qu'on ne partage pas le même modèle, effectivement ».

M. le Maire déclare :

« Encore faudrait-il savoir de quel modèle on se revendique ! Parce que là, j'ai tout à l'heure un peu ironisé sur les interventions mais les premières interventions quand même inscrivait dans l'histoire et dans la noblesse de l'histoire de notre territoire, le projet de Zac des Isles.

C'est vrai que comme l'a dit Eric Buquen, c'est un projet ambitieux et ce n'est certainement pas un projet qui concerne de l'arithmétique ! L'arithmétique c'est une façon de bouler un projet quand on n'en veut pas, de remettre en cause la présence de nouveaux habitants sur un territoire, moi je considère que ce projet, c'est un projet pour les Rezéens et pour les habitants de demain.

C'est un projet pour les humains, pour les habitants, pour les citoyens, pour les commerçants, pour le développement de notre territoire. Alors on peut se retrancher derrière toutes les démonstrations, tous les schémas, tous les calculs arithmétiques que l'on veut, moi j'ai envie qu'on parle de l'humain, de projet !

Je n'entends pas parler de projet quand on nous dit ce projet-là c'est combien d'habitants, c'est combien de gens qui vont circuler ? Bien sûr qu'on va résoudre ces problèmes, bien sûr que l'arrivée de la voiture sur la métropole et sur Rezé il va falloir la questionner.

C'est ce que j'ai dit en introduction. Le boulevard qui est aujourd'hui un aspirateur à bagnoles qui nous vient du Sud de l'agglomération, il va falloir l'interroger, ne serait-ce que pour des questions

de santé publique. Parce qu'on le sait, les pollutions, les nuisances en terme de santé viennent aussi de la voiture essentiellement, pas de chaufferie bois !

C'est essentiellement la voiture qui pollue dans la ville, donc il faudra questionner l'arrivée de la voiture sur ce quartier, moi je plaide pour un boulevard urbain. Je plaide aussi pour le prolongement de la ligne SNCF jusqu'à l'aéroport. Discutons de ces questions-là ! Mais ne renvoyons pas pour des prétextes arithmétiques, des calculs savants qui de toute façon ne déboucheront jamais sur rien, sinon sur la démonstration qu'on ne veut pas de faire évoluer ce territoire, arrêtons de nous cacher derrière ce type de calcul.

Quelques fois, j'entends quand même RAGT parler de démocratie, de dialogue citoyen. Vous l'avez reconnu M. Clément, ce dialogue citoyen pendant un an et demi sur ce projet il a existé. Ce qui ressort de ce dialogue avec les habitants, ce n'est pas du tout ce que vous nous dites, vous ne pouvez pas vous appuyer sur ce dialogue citoyen ?

Ça ne vous intéresse pas ce qu'ont dit les Rezéens, les habitants de Nantes, les habitants de Bouguenais sur ce débat-là ? Bien, si vous l'avez lu, vous devriez savoir qu'ils sont d'accords pour l'évolution de ce quartier, d'accords pour que de nouveaux habitants puissent venir s'installer demain, d'accords pour le faire progresser ce quartier.

Comme l'a dit Eric Buquen, on n'est pas sur les mêmes logiciens et surtout pas sur les mêmes valeurs ! Nous, on veut que la ville continue à progresser, on ne veut pas non plus manger la ville à l'infini, manger la nature à l'infini ! Vous vous êtes battu contre NDDL sous ce prétexte-là, mais il faut bien à ce moment-là densifier et où est-ce que l'on densifie ? Là où la ville et les services publics sont présents et là où on a le tramway !

Je vous réponds, vous avez parlé pendant plus de 5 minutes ! Je vous réponds et je n'ai même pas dépassé 5 minutes ! Ecoutez, il n'y aura pas de débat entre nous, je vous explique que nous ne sommes pas du tout sur les mêmes points de vue, vous êtes toujours en opposition avec l'évolution de la ville, tels que les citoyens l'envisagent car ils partagent l'évolution de ce quartier, regardez les conclusions de la concertation. Je soumetts cet avis au vote»

Le conseil municipal,

Vu la délibération du conseil métropolitain en date du 13 décembre 2013, Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L 103-2 et R 122-5

Vu l'avis de la Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) en date du 19/01/18,

Considérant le projet de bilan de concertation préalable ci-annexé et l'évaluation environnementale pour le projet de ZAC Pirmil les Isles,

Considérant que cette étape est l'occasion pour la Ville de préciser ses attentes sur un projet majeur pour la confortation de la centralité métropolitaine et l'évolution du nord de la commune,

Vu l'avis de la Commission territoires cadre de vie et dialogue citoyen du 24 janvier 2018.

Après en avoir délibéré par 29 voix pour (majorité menée par Gérard Allard), 3 voix contre ((Rezé à Gauche Toute) , 7 abstentions (groupe d'opposition droite-centre) ,

- émet un avis favorable sur le bilan de la concertation préalable et sur l'évaluation environnementale préalable à la création de la ZAC Pirmil les Isles à Nantes et Rezé;

- exprime ses attentes et son exigence pour l'aménagement de ce territoire :

affirmer l'ambition de ville nature par tous les moyens et à toutes les échelles (projet, quartier, constructions, espaces publics...),

rechercher la qualité de vie au service des habitants et usagers avec des lieux de rencontre et de convivialité, avec des équipements de proximité (école, gymnase, structure petite enfance...),

poursuivre les réflexions sur le maillage du territoire pour une mobilité durable et apaisée

encourager les logiques d'expérimentation et d'innovations, tant dans les projets qui seront déclinés que dans la démarche de concertation et d'interaction avec les acteurs du territoire.

- autorise M. le Maire à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.