

Observations sur le dossier de création de la ZAC Pirmil Les Isles – février 2019

Nous avons déjà déposé des observations détaillées lors de la précédente enquête publique, qui s'était tenue du 19 mars ou 19 avril 2018.

Nantes Métropole a apporté certaines réponses à nos observations, disponibles ici :
https://www.nantes.fr/files/live/sites/nantesfr/files/PDF/Publications/02-VDN/Dev-durable/developpement%20urbain/20180719_PLI_observations_reponses.pdf

La plupart de ces réponses ne nous satisfont pas.

En effet, quand elles ne sont pas inexactes, elles ne rétorquent que des principes généraux, et souvent assez creux, aux observations précises que nous avons formulées.

C'est pourquoi nous recopions ci-dessous l'intégralité de nos observations précédentes, en surlignant en jaune les passages qui nous semblent encore aujourd'hui sans réponse satisfaisante, et en ajoutant en rouge des éléments d'appréciation sur la réponse qui nous été apportée suite à l'enquête publique de 2018.

Rezé à Gauche Toute (RàGT), le 8 février 2019
rezeagauchetoute@gmail.com

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)

Ajouts février 2019 : **surlignage jaune** et **insertions en rouge**

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.

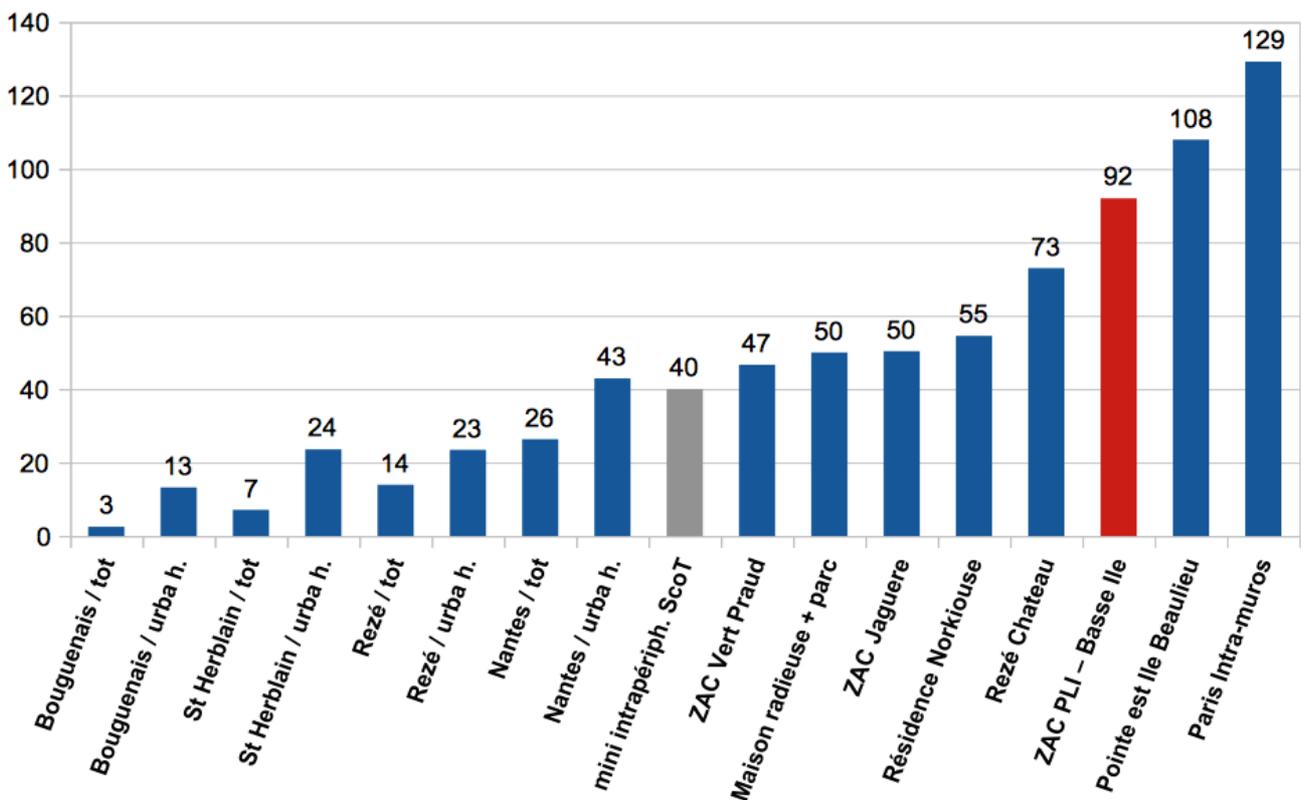
Alors objectivons. :

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'îlot 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)

Réponse de Nantes Métropole : "la méthode d'analyse proposée (par Rezé à Gauche Toute) 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."

Contre-observation de RàGT : cette affirmation de Nantes Métropole est tout simplement

fausse : notre méthode d'analyse est robuste et compare bien des choses comparables car 1) lorsque nous présentons des densités d'autres ZAC (Vert Praud, Jaguere) il s'agit bien de la même méthode de calcul ; et 2) les 92 logements par ha que nous calculons pour la ZAC PLI intègrent bien les espaces publics internes à cette ZAC (voiries, espaces verts...).

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 semblé 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.

Réponse de Nantes Métropole : *"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."*

Contre-observation de RàGT : cette affirmation de Nantes Métropole est seulement partiellement exacte, et trop imprécise. Un travail de l'AURAN permet d'objectiver les choses un peu plus précisément : <https://auran.org/actualites/quartiers-de-villes-quartiers-de-vies-habitats-et-formes-urbaines-44-100-logements>

Les pages 184 à 187 donnent deux exemples de quartiers du centre urbain de Nantes : la densité du premier est à 74 logements/ha, le second, qui correspond au cœur historique, n'est "que" de 123 logements/ha, ce qui est certes un peu plus que la ZAC des Isles, mais n'est pas si éloigné que cela. C'est en revanche bien éloigné des 300 à 400 logements par ha qui ont été affirmés de manière mensongère par le maire et les techniciens de Nantes Métropole lors du Conseil municipal de février 2018 (PV disponible sur demande).

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. Voir l'annexe.

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.

Nantes Métropole ne répond pas sur ce point.

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.

Nantes Métropole ne répond pas sur ce point.

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 ?

Réponse de Nantes Métropole : "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."

Contre-observation de RàGT : les anciens abattoirs ont été entièrement démolis, fondations et dalles bétons comprises, et le sol est de nouveau perméable et pourrait accueillir de la végétation sur 13 ha. Qu'ils s'agisse de remblais -essentiellement de sable- n'est en rien incompatible avec la reconstitution de biotopes riches et variés. Enfin, la biodiversité peut tout à fait s'épanouir sur des terrains sableux.

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

Un dossier trompeur sur la question du trafic routier.

De manière générale, sur ce point, Nantes Métropole n'a répondu en 2018 à nos observations quantitatives précises (ci-dessous) que par un blabla qualitatif creux.

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").

Nantes Métropole ne répond pas sur ce point.

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 !

Cette erreur subsiste dans le dossier soumis à enquête publique en janvier 2019 : la pièce H correspond cette fois à la pièce n°7 (Dossier de demande d'Autorisation environnementale, Tome 2, les numéros de pages et de figure sont les mêmes.)

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 %).

Réponse de Nantes Métropole : "*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.*"

Contre-observation de RàGT : ici encore, Nantes métropole fait une réponse qui n'en est pas une : si la part de la voiture baisse mais que le nombre de déplacements augmente, quelle est la résultante chiffrée : une augmentation ou une baisse du trafic automobile ? C'est cette donnée qui est fondamentale et que l'ensemble du dossier cache soigneusement.

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.

Nantes Métropole ne répond à aucune de 2 ces demandes, qui nous semblent pourtant légitimes.

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

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.