

Zone d'aménagement concerté

ZAC Pirmil Les Isles

Mémoire complémentaire du maître d'ouvrage
à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale
n°2017-2819 du 19 janvier 2018

Février 2018



Préambule

Le projet de ZAC initié par Nantes Métropole doit faire l'objet d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R.122-5 du Code de l'environnement.

L'évaluation environnementale est destinée à analyser l'insertion du projet dans l'ensemble des composantes de l'environnement (eau, air, sol, plantes et animaux) et à prendre en compte les enjeux de santé humaine. Elle est réalisée pendant toute la phase d'élaboration du projet afin que la conception soit nourrie des analyses environnementales produites. Elle est menée en parallèle à la concertation préalable et aux études de conception. Elle aboutit à un dossier d'évaluation environnementale déposé par le maître d'ouvrage Nantes Métropole auprès de l'autorité environnementale en vue de son avis. Le maître d'ouvrage a la faculté d'apporter des réponses à cet avis. L'avis de l'autorité environnementale et la réponse du maître d'ouvrage sont portés au dossier de participation du public à l'évaluation environnementale constitué de l'ensemble des pièces suivantes :

- le bilan de la concertation préalable ;
- le dossier de création de la ZAC ;
- l'évaluation environnementale ;
- l'avis de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale ;
- la réponse du maître d'ouvrage ;
- l'avis des communes d'implantation sur l'évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale préalable à la création de la ZAC Pirmil Les Isles a été déposée le 20 novembre 2017 auprès de l'autorité environnementale. L'avis de l'autorité environnementale a été rendu le 19 janvier et publié le 23 janvier.

Comme le rappelle l'Autorité environnementale en introduction, son avis porte sur la qualité du dossier de création, en particulier l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet : cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet et n'est ni favorable ni défavorable au projet.

D'autre part cet avis ne préjuge pas de la décision d'autorisation au titre de la loi sur l'eau au regard de l'article R.214-1 du code de l'environnement : la demande d'autorisation est instruite sur la base du même dossier mais dans un calendrier différent et par un autre service, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique.

Le présent document apporte au public des éléments d'information et de réponses aux remarques formulées par l'Autorité environnementale. Ces dernières sont rappelées en *italique* dans le texte.

Présentation du projet et de son contexte

Pas de remarque de l'Autorité environnementale.

Principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

L'Autorité environnementale pointe les principaux enjeux suivants :

- *la maîtrise des risques naturels, le projet étant concerné par le risque inondation ;*
- *la maîtrise de la diversité des modes de déplacements et du trafic généré par l'arrivée de nouveaux habitants et activités ;*
- *l'insertion de la ZAC vis-à-vis des secteurs habités ainsi que dans son environnement naturel (maîtrise des eaux de ruissellement, prise en compte des éléments de patrimoine naturel) et paysager ;*
- *la prise en compte des nuisances sonores liées à la fois à l'aéroport et à la circulation existante et à venir.*

Qualité de l'étude d'impact

L'Autorité environnementale l'estime relativement claire et particulièrement didactique.

Etat initial et analyse des effets sur l'environnement

Les thématiques Qualité de l'air, Pollution des sols, Risque inondation, Paysage, Nuisances, Déplacements circulation et transports en commun, Réseaux, Energie n'appellent pas de remarques de l'Autorité environnementale.

Milieux naturels

La cartographie des réservoirs et corridors identifiés sur la commune de Rezé reste à l'échelle de la commune, rendant moins lisible les éléments d'appréciation.

Réponse de Nantes Métropole :

L'état initial a été réalisé à l'échelle du périmètre Pirmil Les Isles, et l'analyse a été mise en perspective à une échelle plus vaste. La commune de Rezé disposait d'une étude spécifique de trame verte et bleue réalisée en 2015 à l'échelle communale : celle-ci a été exploitée pour analyser l'insertion du projet d'aménagement dans son environnement naturel et proposer les principes de développement de la trame verte. Ainsi la cartographie des réservoirs et corridors sur la commune de Rezé rend compte de l'insertion de la trame verte du projet dans les continuités écologiques à l'échelle communale.

S'agissant des zones humides, un seul sondage pédologique a été effectué sur le parc de la Confluence à Nantes : la méthodologie qui a conduit à limiter le nombre de sondages à 8 mériterait d'être explicitée.

Réponse de Nantes Métropole :

A Pirmil, le profil des berges (abrupt et rocheux), l'historique de la zone (urbanisée jusque dans les années 60, puis démolie et remblayée pour réaliser l'échangeur de Pirmil puis le pôle d'échanges autour du tramway) ainsi que l'étendue des remblais permettaient d'écarter toute présence de zone humide, d'où le choix d'un seul sondage pédologique, réalisé par principe. L'inventaire floristique réalisé sur la berge et à l'intérieur du parc de la Confluence a confirmé le caractère artificiel et remblayé de la zone.

Hydrogéologie

L'esquisse piézométrique ne permet pas de modéliser la variation de la nappe alluviale en fonction du niveau de la Loire et des marées.

Réponse de Nantes Métropole :

Dans la zone estuarienne, la hauteur de la nappe alluviale dépend de deux paramètres sur deux cycles différents : un cycle court de faible amplitude (échelle des centimètres) correspondant aux marées, un cycle long de moyenne amplitude (échelle des dizaines de centimètres) correspondant aux débits et crues de la Loire. L'appréhension du cycle nécessite un suivi longitudinal pluriannuel pour bien apprécier le comportement de la nappe : il est mis en place depuis mai 2017 afin de constituer un intrant de la conception opérationnelle du projet.

Justification du projet

L'Autorité environnementale l'estime relativement bien détaillée. Le choix est principalement motivé par un objectif de reconquête d'un emplacement stratégique au cœur de la métropole (enjeu de limitation de la consommation d'espaces périphériques) et l'opportunité d'améliorer la mobilité sur des secteurs connaissant actuellement des dysfonctionnements. Le projet a été conçu pour concilier enjeu de densification, risque inondation et prise en compte du plan d'exposition au bruit de l'aéroport – dans l'hypothèse d'un transfert de l'actuel aéroport Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes. Le dossier est transparent sur les évolutions

apportées au projet au fur et à mesure de sa conception.

Réponse de Nantes Métropole :

L'étude d'impact est réalisée sur la base des éléments connus au moment de la constitution du dossier de création, conformément à l'article R.311-7 du code de l'urbanisme. Le projet de ZAC est conçu dans une vision à terme, sur la base du transfert de l'aéroport qui était la réalité au moment de sa constitution. Pour autant, étant donné les incertitudes de calendrier du transfert de l'aéroport, d'une part le projet de ZAC a été périmétré afin de n'être que marginalement soumis à la zone C du Plan d'Exposition au Bruit interdisant le logement, d'autre part le parti d'aménagement dispose d'une plasticité permettant de l'adapter à l'évolution de la réglementation aéroportuaire selon l'évolution de la zone C du plan d'exposition au Bruit. Le secteur concerné est aux abords de la rue de Lattre de Tassigny : son phasage attendra la clarification de la réglementation aéroportuaire à terme. La ZAC s'adaptera ainsi aux évolutions réglementaires que l'État prescrira dans le cadre de la révision du PEB, sans modification de programme.

Compatibilité avec les documents d'urbanisme et les schémas directeurs

L'Autorité environnementale estime l'exercice globalement satisfaisant, mais pointe que la décision gouvernementale annoncée le 17 janvier 2018 de ne pas réaliser le transfert de l'aéroport rend caduque l'hypothèse de la suppression des contraintes de celui-ci. Elle 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.

Réponse de Nantes Métropole :

Comme précisé au paragraphe précédent, le périmètre et le programme prévisionnels de la ZAC tiennent compte du Plan d'Exposition au Bruit actuel de l'aéroport grâce à un parti d'aménagement souple permettant l'adaptation à l'évolution de la réglementation aéroportuaire.

Aujourd'hui Nantes Métropole ne dispose pas d'orientations de l'État sur l'évolution de cette réglementation. La ZAC s'adaptera aux évolutions réglementaires que l'État prescrira : les études dans le cadre du dossier de réalisation à mener au second semestre 2018 intégreront toutes études produites par l'État qui permettraient d'apprécier l'évolution des nuisances sonores afin d'affiner le projet dans le respect de la réglementation en vigueur en matière de bruit aéroportuaire.

Résumé non technique

L'Autorité environnementale l'estime bien détaillé et clair.

Analyse des méthodes

Pas de remarque de l'Autorité environnementale.

Avis sur la prise en compte de l'environnement par le projet

Analyse des impacts cumulés

L'Autorité environnementale constate que l'analyse des effets cumulés possibles à la fois en phase travaux et en phase exploitation conclut, à raison, à des effets cumulés limités.

Prise en compte des risques naturels

L'Autorité environnementale pointe que l'enjeu inondation a guidé la conception du projet, avec une modélisation hydraulique basée sur un plan d'aménagement précis qui souligne que le projet d'aménagement n'augmentera pas le risque inondation : il est ainsi transparent au regard des risques de crues de la Loire sur les aménagements existants.

Les moyens de prise en compte du Plan de Prévention du Risque inondation sont la transparence hydraulique, la conception d'un quartier non isolé en période de crue, l'absence de constructions dans les secteurs susceptibles d'être affectés par un aléa fort, le maintien du caractère opérationnel des réseaux en période de crue significative de la Loire. Néanmoins, cette analyse devra être confirmée et complétée en phase opérationnelle, et les modalités précises d'urbanisation en zone inondable devront respecter le règlement du Plan de Prévention du Risque inondation.

Réponse de Nantes Métropole :

L'étude des moyens de prise en compte du Plan de Prévention du Risque inondation a visé à vérifier à chaque étape de conception leurs faisabilités avant de créer la ZAC. Lorsque la ZAC sera créée, la maîtrise d'œuvre opérationnelle sera constituée avec les compétences nécessaires pour compléter ces moyens, dans l'objectif d'un strict respect de la réglementation en vigueur en matière d'inondation.

Milieux naturels et paysages

S'agissant des habitats et de la flore, le dossier souligne l'absence de nécessité d'un dossier de dérogation pour la destruction ou le déplacement d'espèces protégées car aucuns travaux ne concerneront directement des habitats d'intérêt communautaire ni des sites d'espèces protégées, et met en avant au contraire une mise en valeur des berges et une augmentation de la biodiversité par l'épaississement de la ripisylve et la réouverture de trouées envahies par les ronces.

Le dossier conclut à raison à l'absence d'un impact significatif sur le site Natura 2000 « Estuaire de la Loire », en raison d'un parti d'aménagement décalant les cheminements piétons et vélos par rapport aux berges pour assurer une distance suffisante et éviter les atteintes aux berges, ce qui n'appelle pas de remarques de la part de l'Autorité environnementale.

Concernant les zones humides inventoriées, le projet n'y prévoit aucun aménagement urbain et leur fonctionnement n'est pas remis en cause par des aménagements périphériques. Toutefois, comme évoqué dans la partie « Qualité de l'étude d'impact », des inventaires complémentaires au sein du parc Confluent mériteraient de venir compléter le dossier.

Réponse de Nantes Métropole :

Comme précisé dans la partie « Qualité de l'étude d'impact », à Pirmil le profil des berges, l'historique de la zone et l'étendue des remblais permettaient d'écarter toute présence de zone humide, analyse confirmée par le sondage pédologique et l'inventaire floristique réalisé sur la berge et à l'intérieur du parc de la Confluence.

S'agissant de la faune, il n'est pas attendu de dérangement particulier étant donné que la plupart des chemins sont déjà existants et dans un secteur déjà urbanisé.

Le dossier souligne qu'étant donné le stade de création de la ZAC, les mesures de renaturation présentées auront vocation à être précisées en phase opérationnelle.

Réponse de Nantes Métropole :

Lorsque la ZAC sera créée, la maîtrise d'œuvre opérationnelle sera constituée avec les compétences nécessaires pour réaliser des sols aptes à enrichir la biodiversité du quartier.

Déplacements

L'Autorité environnementale estime assez détaillés les effets du trafic (entendu au sens large des déplacements dans tous les modes) générés par le projet en situation 2035, mais sur la base du modèle multimodal de Nantes Métropole non explicité dans le dossier.

Réponse de Nantes Métropole :

Les études prospectives en matière de déplacements reposent sur un modèle multimodal de déplacements. Ce modèle de simulation statique et macroscopique est développé à l'échelle de l'aire urbaine nantaise. Il intègre les hypothèses d'évolutions socio-démographiques et de l'emploi et repose sur les objectifs et les grandes orientations du Plan de Déplacements

Urbains pour les services de déplacements.

Les hypothèses socio-démographiques sont définies par le modèle TMO de simulation démographique à l'échelle de Nantes Métropole et de l'outil Omphale de l'INSEE pour les territoires du bassin de vie.

La situation de la mobilité actuelle et future est simulée sur la base de l'enquête ménage grand territoire réalisée à l'échelle du département en 2015 et sur les objectifs de parts modales du Plan de Déplacements Urbains en vigueur.

Les services de déplacements simulés aux différents horizons intègrent les projets de développement de transports collectifs, de requalification des infrastructures, de développement du maillage viaire en lien avec les différents projets urbains, et les actions annoncées en janvier 2017.

Pour évaluer les effets du projet sur les déplacements, les simulations de trafic ont été réalisées aux différents horizons de son développement, en prenant en compte, selon la méthode précisée ci-dessus, les évolutions socio-économiques de l'aire urbaine ainsi que les projets de développement urbain et de services de déplacements de l'ensemble de l'agglomération. Les flux générés par le projet ont été estimés à partir des programmations prévisionnelles affectées à chaque grande zone avec des hypothèses de développement des services de déplacements définies notamment dans le cadre du schéma stratégique de transports collectifs et des orientations du Plan de Déplacements Urbains. Le modèle a permis de tester la cohérence globale des perspectives de développement urbain et d'offre de mobilité, et d'apprécier le fonctionnement local sur le périmètre d'étude : parts modales, demande tous modes et par mode, articulation des services de déplacements testées en termes de fréquentation des transports collectifs, de circulation tous modes et de congestion. Ces simulations seront approfondies en phase opérationnelle de la ZAC en intégrant les apports des études de circulation et de stationnement engagées en 2017 sur la centralité métropolitaine et des études préliminaires à la réalisation du tramway sur l'Île de Nantes et sur le secteur des Isles à engager en 2018.

L'Autorité environnementale pointe que les objectifs du Plan de Déplacements Urbains sont approchés sans toutefois les atteindre pour les modes piéton, vélo et transport en commun, avec un résultat d'augmentation de 29% du trafic routier malgré la réduction du poids relatif de ce mode.

Réponse de Nantes Métropole :

S'agissant de l'écart aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains, la modélisation montre les répartitions multimodales suivantes :

- En 2016, 43 000 déplacements générés dans le grand périmètre Pirmil Les Isles : 22% à pied, 3 % à vélo, 16 % en transports collectifs, 59 % en voiture.
- En 2035, 73 300 déplacements générés dans le grand périmètre Pirmil Les Isles : 27 % à pied, 13 % à vélo, 15 % en transports collectifs, 45 % en voiture.

Pour rappel, les objectifs 2030 du Plan de Déplacements Urbains à l'intérieur du périphérique nantais sont : 35 % à pied, 15 % à vélo, 18 % en transports collectifs, 32 % en voiture.

Les territoires de l'intérieur du périphérique sont très hétérogènes dans leur organisation urbaine et leur densité de desserte et de services de déplacement. C'est pourquoi certains territoires très denses, dont notamment l'hyper centralité, participent de manière plus forte aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains, alors que les autres territoires atteindront de manière plus progressive les objectifs du Plan de Déplacements Urbains au rythme du développement des projets. Lors des simulations macroscopiques, Nantes Métropole s'assure que les objectifs globaux de parts modales sont atteintes en intra-périphérique malgré l'hétérogénéité des pratiques de mobilité.

Ainsi, le territoire Pirmil Les Isles a aujourd'hui un fort volume d'emplois et de commerces au regard de ses habitants : de ce fait il fonctionne beaucoup avec son environnement périurbain, en particulier le sud-ouest de l'agglomération. Le projet améliorera progressivement sa mixité emploi / services / habitat : au regard du cœur métropolitain, il gardera un volume de déplacements avec une forte part de la voiture, mais évoluera progressivement vers un fonctionnement de centralité.

L'Autorité environnementale pointe que la modélisation utilisée dans le cadre du parti d'aménagement du périphérique nantais annonce à l'horizon 2035, tout en respectant les

objectifs du Plan de Déplacements Urbains, une augmentation des déplacements de véhicules particuliers. Une évaluation des effets possibles du risque de congestion en aval de la ZAC sur la route de Pornic et potentiellement sur le périphérique devrait également être caractérisée. Les reports modaux attendus basés en partie sur des changements comportementaux difficiles à prévoir et du fait du degré de saturation actuelle de certaines de ces voies sont globalement ambitieux.

Réponse de Nantes Métropole :

Les études et programmations d'offre de mobilité menées sur l'agglomération, y compris les études de l'Etat sur le périphérique, intègrent la dynamique sociodémographique métropolitaine avec ses projets urbains intra-périphériques, dont le projet Pirmil Les Isles : celui-ci est bien pris en compte dans le parti d'aménagement du périphérique nantais.

Plus généralement, l'un des leviers pour maîtriser la demande de circulation sur le périphérique et les pénétrantes de l'agglomération nantaise est de favoriser le développement urbain de la métropole dans une logique de plus grande proximité des logements, des emplois et des services, et dans des territoires favorables aux services de déplacements alternatifs à la voiture particulière. Le projet urbain Pirmil Les Isles, accompagné de l'amélioration du maillage en transports collectifs (dont une ligne de tramway) et vélo, répond à ces objectifs par sa situation proche des emplois et services du coeur métropolitain et par la densité et la mixité de sa programmation. Du point de vue de la demande de circulation sur le périphérique et sur la route de Pornic, un même programme de développement localisé au sud-ouest de Nantes à l'extérieur du périphérique aurait davantage d'impacts.

A l'échelle locale du projet, les voiries primaires sont aujourd'hui généreusement dimensionnées car elles ont une fonction de desserte locale mais aussi, pour la route de Pornic, le boulevard Schoelcher et la rue Dos d'âne, une fonction métropolitaine d'accès au centre de Nantes, au périphérique Ouest et aux ponts franchissant la Loire : l'évolution des conditions de circulation sur ces axes est donc fonction non seulement des déplacements générés par ce territoire, mais aussi des fonctions métropolitaines qui y transitent.

Les mesures prises dans le cadre de la création de la ZAC et de la programmation d'offre de déplacements (arrivée du tramway avec organisation des fonctions d'échanges autour de son terminus, parti d'aménagement 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 une moindre part en voiture et beaucoup plus d'usagers en bus, en cars et à vélo.

Les études opérationnelles de la ZAC et de l'arrivée du tramway préciseront dans le détail les plans de circulation et l'organisation des voiries pour atteindre les objectifs fixés.

Le dossier ne propose pas de solutions dans le cas où la réalité observée s'écarterait des résultats issus de l'application du modèle.

Réponse de Nantes Métropole :

Les objectifs de répartition modale sont fixés par le Plan de Déplacements Urbains. Celui-ci est conçu en cohérence avec la volonté de la métropole de participer activement aux enjeux environnementaux du changement climatique et de réduction des émissions. Dans ce cadre, le modèle est un outil pour mettre en cohérence le développement urbain avec le développement des services de déplacement. Nantes Métropole assure un suivi des conditions de déplacements et ajuste régulièrement l'articulation développement urbain / services de déplacements, toujours dans le respect des objectifs de répartition modale du Plan de Déplacements Urbains.

Une enquête ménage déplacements a été réalisée avec les services de l'Etat, dont les résultats ont été partagés avec l'ensemble des partenaires en 2017 dans le cadre de la préparation du Plan Local d'Urbanisme métropolitain et du Plan de Déplacements Urbains 2018-2027. Ce processus d'enquête sera renouvelé tous les 10 ans et, en complément, un baromètre de la mobilité à échéance de 4-5 ans sera réalisé, permettant de mesurer les écarts aux prévisions afin d'ajuster l'offre de mobilité et de renforcer les leviers de changement de comportement de mobilité (politique de stationnement dans la centralité, évolution des modalités de gestion des P+R intra-périphériques, poursuite de l'extension des transports collectifs structurants au-delà du périphérique et augmentation des capacités d'accueil des P+R extra-périphériques).

Prévention des nuisances

L'Autorité environnementale rappelle que le projet urbain dans sa conception comme dans son phasage tient compte de la perspective de la suppression des contraintes du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Nantes Atlantique. La décision du gouvernement annoncée le 17 janvier 2018 de ne pas réaliser ce transfert remet en cause cette hypothèse. Le projet devra donc être réexaminé et le dossier apporter la démonstration que les choix finalement retenus respecteront la réglementation en matière de bruit.

Réponse de Nantes Métropole :

Comme précisé dans la partie « Justification du Projet », le périmètre et le programme prévisionnels de la ZAC tiennent compte du Plan d'Exposition au Bruit actuel de l'aéroport grâce à un parti d'aménagement souple permettant l'adaptation à l'évolution de la réglementation aéroportuaire.

Aujourd'hui Nantes Métropole ne dispose pas d'orientations de l'État sur l'évolution de cette réglementation. La ZAC s'adaptera aux évolutions réglementaires que l'État prescrira : les études dans le cadre du dossier de réalisation à mener au second semestre 2018 intégreront toutes études produites par l'Etat qui permettraient d'apprécier l'évolution des nuisances sonores afin d'affiner le projet dans le respect de la réglementation en vigueur en matière de bruit aéroportuaire.

Pollution des sols

L'Autorité environnementale rappelle que des études complémentaires en phase opérationnelle devront être menées au regard de la nature des activités dont l'implantation sera envisagée.

Réponse de Nantes Métropole :

Ces études complémentaires seront réalisées.

Assainissement

S'agissant des eaux pluviales, l'Autorité environnementale souligne que le projet s'inscrit dans une maîtrise raisonnée de l'imperméabilisation et donne une large place aux espaces verts, mais pointe que les techniques d'assainissement sont peu détaillées et que le dossier gagnerait à mieux justifier les choix pris en matière de régulation des eaux pluviales et expliquer ses conséquences en termes de dimensionnement des ouvrages et d'équipements.

Réponse de Nantes Métropole :

Le projet assure par son plan masse une amélioration notable de la gestion des eaux urbaines du secteur (baisse de l'imperméabilisation, écrêtement des débits, limitation de la pollution...). Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale unique au titre de la loi sur l'eau au regard de l'article R.214-1 du code de l'environnement, Nantes Métropole apportera les compléments nécessaires.

S'agissant des eaux usées, il manque un recensement de l'ensemble des projets de la zone traitée par la station d'épuration et l'établissement d'une projection de l'évolution du nombre d'usagers, en lien avec le phasage de réalisation et de nouveaux raccordements de la ZAC, afin de justifier que la station est réellement suffisamment dimensionnée.

Le réseau d'eaux usées présente par ailleurs de fortes variations de charge hydrauliques en lien avec l'arrivée d'eaux parasites, qui entraînent ponctuellement des surverses d'eaux brutes ou prétraitées. Aucune précision quant aux mesures envisagées pour résoudre ce problème n'est apportée.

Réponse de Nantes Métropole :

L'étude d'impact est réalisée sur la base des éléments connus au moment de la constitution du dossier de création, conformément à l'article R.311-7 du code de l'urbanisme. Le schéma directeur d'assainissement du périmètre de service de la station d'épuration de la Californie est en cours de mise à jour. C'est dans ce cadre que des réponses sur les questions de capacité et

de fonctionnement du réseau seront apportées.

Les autres thématiques n'appellent pas de remarques de l'Autorité environnementale.

Conclusion

L'Autorité environnementale conclut :

- *l'étude d'impact du projet de création de la ZAC Pirmil Les Isles est de bonne qualité ;*
- *le dossier témoigne, dans son ensemble, d'une bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception du projet et d'une démarche ERC (Eviter Réduire Compenser) satisfaisante ; la prise en compte des risques naturels mais aussi des milieux naturels a ainsi guidé l'évolution du projet ;*
- *en ce qui concerne les déplacements, les hypothèses posées en termes de reports modaux devront être confortées pour mieux asseoir la soutenabilité du projet et ne pas sous-estimer ses effets sur certains axes ; des mesures devront être envisagées pour le cas où le suivi montrerait un écart important avec les résultats de la modélisation ;*
- *plus globalement, 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 ;*
- *au regard de la conception du projet basée sur le transfert à moyen terme de l'aéroport Nantes Atlantique et de la décision gouvernementale de ne pas réaliser ce transfert, l'autorité environnementale 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.*

Réponse de Nantes Métropole :

Ces recommandations seront prises en compte en phase opérationnelle. S'agissant de l'impact de la décision gouvernementale de ne pas réaliser le transfert à moyen terme de l'aéroport Nantes Atlantique :

- le périmètre et le programme prévisionnel de la ZAC tiennent compte du Plan d'Exposition au Bruit actuel de l'aéroport ;
- les études dans le cadre du dossier de réalisation à mener au second semestre 2018 intégreront toutes études produites par l'Etat qui permettraient d'apprécier l'évolution des nuisances sonores afin d'affiner le projet dans le respect de la réglementation en vigueur en matière de bruit aéroportuaire.