



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS-DE-LA-LOIRE

**AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE D'AUTORITÉ
ENVIRONNEMENTALE DES PAYS-DE-LA-LOIRE**

Projet d'aménagement Peccot

**SNC MARIGNAN RESIDENCES
Atlantique Habitation, LNH
Commune d'Orvault (44)**

n°MRAe 2018-3299

Introduction sur le contexte réglementaire

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet d'aménagement PECCOT sur la commune d'Orvault en Loire-Atlantique et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre de la demande de permis de construire. La maîtrise d'ouvrage est assurée par la ville d'Orvault, la SNC MARGNAN RESIDENCES et Atlantique Habitation, LNH (bailleurs sociaux).

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19.

Il ne préjuge pas des conclusions sur le fond (c'est-à-dire ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation) qui seront apportées ultérieurement.

1 – Présentation du projet et de son contexte

Le projet PECCOT est situé au sud de la ville d'Orvault, sur le territoire de Nantes Métropole. Le site fait partie de la zone urbanisée d'Orvault, au sein de la zone commerciale de la route de Vannes et se trouve à proximité directe du périphérique nantais (à l'ouest et au nord du site). Au sud du site se trouve la rue Maryse Bastié et à l'est la rue de Solay. Au nord, le projet est bordé par l'avenue Claude Antoine Peccot (axe majeur du secteur). De l'autre côté de cette avenue se trouve le complexe sportif Roger Piccaud, le lycée Nicolas Appert et l'actuelle piscine de la Cholière.

Le projet PECCOT a une superficie d'environ 3,8 ha. Il s'agit de la requalification d'une ancienne zone d'activité en un nouveau quartier mixte (logements, piscine et services de proximité). Le site comporte actuellement une parcelle de terrain avec une maison d'habitation et un jardin, et, sur le reste de l'emprise, des parkings en enrobés, des espaces enherbés ainsi que des bâtiments aux fonctions d'activités.

Le logement constitue une part importante de la programmation du site. Plus de 600 logements seront ainsi créés (majoritairement des T2 et T3), dont près de 40 % de logements sociaux et abordables.

Au niveau des activités et des services, le projet prévoit d'accueillir :

- une piscine (transfert de la piscine de la Cholière),
- des activités et des équipements de type restaurants, service de proximité, pôle médical, crèche, au sein du projet (complétés par d'autres implantations le long de la rue Solay).

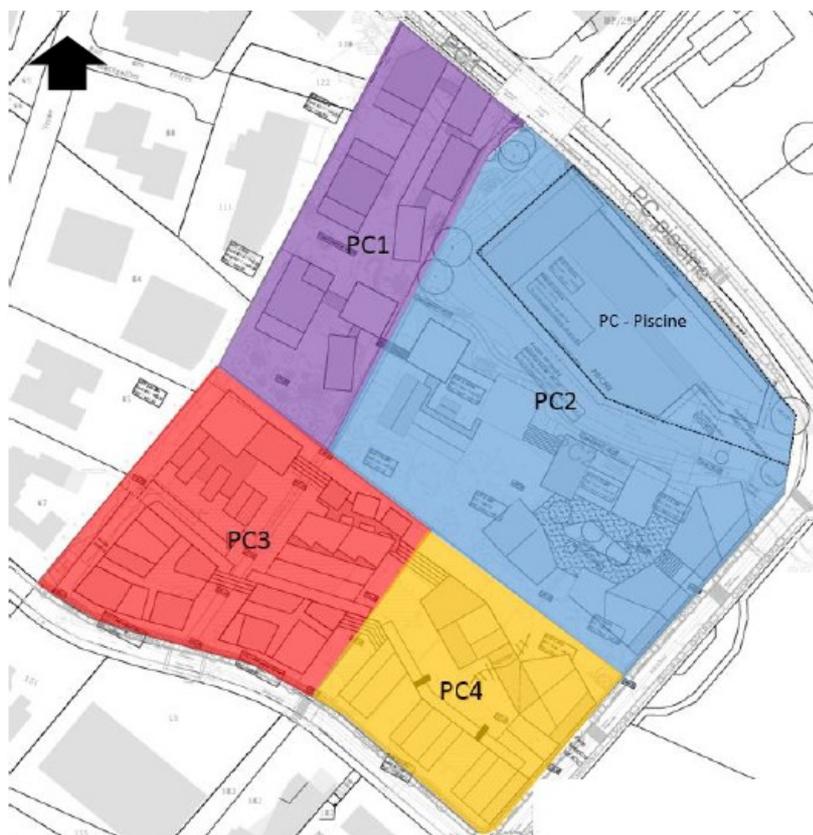
Au total, près de 45 000 m² de surface de plancher seront créés.



Figure B – Esquisse du projet PECCOT – Source : In Situ

(Source : étude d'impact, page 14)

Le projet se divise en 4 phases. Chaque îlot du projet présentera une phase et un permis de construire. La piscine, sous maîtrise d'ouvrage mairie, s'implantera sur l'îlot 2.



La déclivité naturelle du site (de 46,50 mNGF au nord à 53 m NGF au sud) implique de traiter les aménagements sous forme de terrasses. Quatre grands niveaux sont ainsi constitués (distincts des 4 phases présentées ci-dessus). Chaque terrasse est traitée comme un espace continu. Les liaisons entre ces terrasses sont étudiées de manière à créer des entités connectées et accessibles. Trois traversées sont imaginées à travers ces dernières.

Les premiers permis de construire seront déposés en 2018.

2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Au regard de la nature et de la localisation du projet, les enjeux environnementaux identifiés concernent principalement la desserte et les nuisances potentielles de la phase chantier, et l'insertion de l'opération dans l'environnement naturel et le paysage.

3 - Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

3.1 - Etat initial

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire et de bonne qualité. Le maître d'ouvrage présente une description complète de l'état initial de l'environnement ainsi qu'une analyse proportionnée aux enjeux du site d'implantation du projet. Un tableau de synthèse final récapitule et hiérarchise, pour chaque thème, les enjeux identifiés.

Thématique milieux naturels, biodiversité

Le projet n'est concerné par aucun inventaire ni mesure réglementaire de protection au titre des milieux naturels ou paysager. Les sites Natura 2000 les plus proches ("Estuaire de la Loire" et "Vallée de la Loire de Nantes aux Ponts-de-Cé et ses annexes") se trouvent à plus de 6 km

Le site est situé à l'arrière d'une zone commerciale urbanisée au contact de quartiers résidentiels, de grands équipements sportifs et du lycée Nicolas Appert. Il est principalement occupé par des bâtiments industriels dont beaucoup sont désaffectés. Il est en grande partie imperméabilisé (bâtiments, parkings, etc.).

S'agissant de la faune et de la flore, un diagnostic environnemental (dont le détail est délivré en annexe), a été établi par un bureau d'études tiers en 2017.

D'après la conclusion de ce rapport, seule la haie arborée dense (150 ml) représente un certain intérêt écologique à l'échelle du site. Aucune zone humide n'a été inventoriée sur le site, et aucune flore patrimoniale n'est recensée.

S'agissant de la faune, le Lézard des murailles est présent au niveau de la haie arborée. La Pipistrelle commune est également présente et utilise le site comme zone de transit et de chasse. Concernant l'avifaune, sur les 13 espèces recensées, 8 espèces sont protégées au niveau national, mais restent communes localement. Parmi celles-ci figure le Chardonneret élégant, récemment inscrite sur la liste rouge nationale comme "vulnérable". Le dossier indique qu'elle ne semble pas utiliser le site pour la reproduction.

Thématique eau et milieux aquatiques

Le projet fait partie du bassin versant de la Loire. Il est situé entre deux rivières, le Cens, à environ 1 km au nord, et la Chézine à environ 1,5 km au sud. De plus, un ruisseau, affluent du Cens se situe à environ 150 m au nord du site et un petit affluent de la Chézine à environ 700 m au sud du projet.

Le Cens est un affluent de l'Erdre à Nantes, qui va ensuite se jeter dans la Loire. La Chézine, quant à elle, se jette directement dans la Loire. La qualité des eaux de l'Erdre et de la Loire apparaît globalement moyenne.

Au niveau hydrogéologique, les relevés effectués entre mai et octobre 2016 montrent des niveaux d'eau compris entre les cotes +40,2 et +48,2 mNGF. Ce constat montre la présence d'une nappe siégeant au sein du substratum altéré et de son réseau de discontinuité, mais également au sein des alluvions dont le niveau peut fluctuer de manière importante en fonction des saisons et de la pluviosité.

Le dossier mentionne qu'une étude hydrogéologique est en cours. Des piézomètres ont été implantés sur la zone d'étude. Les résultats seront connus d'ici un an.

Comme évoqué supra aucune zone humide, suite à l'inventaire réalisé (sur critère floristique et pédologique) n'est présente sur le site d'étude.

Le projet et ses abords ne sont inscrits dans aucun périmètre de protection lié à la présence de captage pour l'alimentation en eau potable. Il n'existe pas non plus d'ouvrage à usage sensible en bordure immédiate de site.

Thématique pollution des sols

La réalisation de l'inventaire des pollutions existantes s'est fondée sur la base du recensement bibliographique des sites BASOL (sites et sols pollués ou potentiellement pollués) et BASIAS (anciens sites industriels ou activités de services potentiellement polluants) à proximité du site.

Si aucun site BASOL n'est situé sur la zone d'étude, un site BASIAS est présent (anciens garages et station-service).

Un diagnostic de pollution du sous-sol a été effectué sur les parcelles du projet à l'exclusion de la zone 4 (parcelles n°143, 159 à 161), en cours d'acquisition foncière. Le dossier précise que l'étude de pollution sera réalisée sur ces parcelles dès que la transaction sera validée.

L'étude d'impact relate, zone par zone, les conclusions des résultats des sondages réalisés. L'ensemble des résultats d'analyse est disponible en annexe.

Deux points ont révélé des pollutions significatives ;

- point S17 pollution significative en HAP¹, les terres excavées issues de cette zone ne pourront pas être évacués en installation de stockage de déchets inertes (ISDI) et devront faire l'objet d'une gestion spécifique ;
- point S6 : déblai de terrassement ne respectant pas les conditions d'admissibilité en ISDI.

Thématiques déplacements, mobilité, nuisances sonores

Le site est situé à l'intérieur du périphérique nantais. Il est desservi par l'avenue Peccot, qui le connecte directement au périphérique par la porte d'Orvault bourg. Plus au sud, la route de Vannes permet également de se connecter sur le périphérique via la porte de Sautron.

Globalement sur tout le périmètre, il y a peu d'observations d'attentes ou de remontées de file le matin. Le trafic est assez fluide, avec parfois des pauses sans trafic². Les temps d'attente sont généralement causés par la présence d'un bus ou d'un car, la giration d'un poids-lourd.

En revanche, en heure de pointe le soir, l'avenue Peccot se charge en entrée et en sortie d'agglomération, de même que la route de Vannes dans le secteur d'Auchan - Conforama, occasionnant des remontées de files et des allongements de temps de parcours de plusieurs minutes. La rue Jules Verne et l'avenue Charles de Gaulle connaissent aussi des ralentissements marqués.

Même si des infrastructures ont été développées pour les cheminements doux, la fréquentation des cyclistes et surtout des piétons est faible aux horaires enquêtés. Elle est légèrement supérieure le soir, notamment pour les piétons, en rapport avec l'attractivité des commerces de la route de Vannes.

Le secteur bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun, le connectant aux quartiers et communes limitrophes de Nantes Métropole. La ligne 89 (Le Cardo/Beauséjour) circule sur l'avenue Peccot, avec l'arrêt Lycée Appert et, à proximité directe les lignes 50 (Basse Indre/Rivière) et 69 (Sautron/Orvault Morlière) desservent le quartier, via l'avenue de la Cholière pour la première et la route de Vannes pour la seconde.

Trois lignes du réseau départemental de cars LILA desservent le secteur et circulent sur l'avenue Peccot (lignes 20, 59 et 71).

1 HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques

2 Selon les résultats de l'étude de déplacements réalisée par le bureau SCE le 1^{er} juin 2017

Enfin, le site se situe à proximité immédiate de la ligne 3 du tramway, arrêt Orvault Morlière, permettant de rejoindre le centre-ville de Nantes en 20 minutes.

S'agissant du stationnement, le secteur présente peu de places publiques : parking de la piscine à l'est (166 places) et sur la rue Maryse Bastié (37 places). La majorité des stationnements sont privés.

En journée, on observe une saturation à l'ouest du projet (présence de véhicules sur des stationnements illicites), une faible occupation au sud et moyenne sur la piscine (occupation à 54%). En soirée, les parkings sont très faiblement occupés sauf la piscine (75 % de taux d'occupation).

S'agissant du bruit, l'état initial s'avère particulièrement laconique, puisqu'il précise seulement que l'avenue Antoine Peccot est classée en catégorie 4³ par l'arrêté préfectoral du 4 avril 2001 sans préciser à quoi se réfère ce classement. L'état initial sonore n'est ainsi pas décliné. On retrouve toutefois les éléments de l'étude acoustique dans la partie consacrée aux incidences du projet.

Thématiques contribution au changement climatique, énergie

Le dossier reprend, sous forme d'un tableau synthétique, les conclusions de l'étude de faisabilité sur le projet de développement en énergie renouvelable. Elle est disponible en annexe.

Selon cette dernière, la desserte par extension du réseau de chaleur peut être appropriée pour le site, tout comme le recours au solaire, au bois-énergie et à l'aérothermie.

L'étude d'impact reprend à son compte l'idée de desserte par l'extension du réseau de chaleur et le recours aux énergies renouvelables à l'exception du bois-énergie pour cause de place.

Thématiques patrimoine culturel, historique et archéologique

Le projet ne se situe dans aucun périmètre de sites inscrits ou classés au titre des monuments historiques, ni au sein d'un périmètre de patrimoine archéologique.

Sollicitée en juin 2017, la Direction du Patrimoine de Nantes Métropole (DPARC) n'a pas émis de prescriptions particulières concernant l'archéologie.

3.2 – Analyse des effets du projet

La partie 5 de l'étude d'impact s'attache à délivrer une description des incidences notables du projet et des mesures prévues afin d'éviter, réduire ou compenser ces impacts (démarche ERC).

Sont ainsi étudiés les impacts temporaires, le plus souvent rencontrés pendant la phase travaux, et permanents, liés à la phase de fonctionnement du projet que ces derniers soient directs ou indirects. Le dossier n'aborde toutefois pas la question du devenir du site de l'actuelle piscine.

3 Les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée, dans lequel les prescriptions d'isolement acoustiques sont à respecter.

Un tableau de synthèse récapitulatif, par thématique, des incidences et mesures est utilement intégré en partie 8. Il permet en effet d'avoir une vision d'ensemble des enjeux, des incidences du projet et des mesures associées.

L'analyse de l'impact cumulé du projet avec d'autres projets connus dans le périmètre proche est menée pour trois projets : la ZAC du Bois Cesbron, le secteur d'habitat Bagatelle et le réseau de chaleur dans les quartiers nord-ouest de Nantes, Orvault et Saint-Herblain.

Ainsi, les phases chantiers des différents projets peuvent être concomitantes pour le secteur de Bagatelle et l'extension du réseau de chaleur et générer ainsi des cumuls d'impacts en termes de déplacements. Les travaux de la ZAC du Bois Cesbron devraient quant à eux être terminés lors du commencement des travaux du projet Peccot. Le site Bagatelle étant relativement éloigné du projet Peccot, les impacts cumulés des deux projets sont considérés comme nuls. En ce qui concerne le réseau de chaleur, des discussions sont en cours avec IDEX pour assurer l'harmonisation des plannings travaux au niveau des voies adjacentes du projet Peccot. Il est rappelé que ce dernier sera raccordé à ce réseau de chaleur.

S'agissant de la phase d'exploitation le dossier ne souligne que les incidences positives sans approfondir celles qui pourraient être négatives (augmentation du trafic, pollutions..)

Thématique milieux naturels, biodiversité et insertion paysagère

Le site présente des essences et des habitats sans intérêt patrimonial majeur. La biodiversité recensée sur le site est relativement ordinaire hormis la haie arborée. Le projet, par sa nature tend à modifier l'occupation du site même s'il s'agit d'une reconversion d'un ancien site d'activités.

En phase chantier, les travaux de réalisation du projet auront pour effet de supprimer des zones de végétation comme les espaces verts ou encore les quelques fourrés et friches qui n'ont pas révélés d'intérêt patrimonial particulier lors des prospections. Les aménagements imposeront également d'abattre quelques arbres.

La haie arborée, seul enjeu écologique du site, ainsi que des arbres isolés seront protégés et conservés pendant toute la durée des travaux (poteaux, barrière). Une sensibilisation des acteurs du chantier sera réalisée. L'abattage des arbres et le défrichage se feront en période propice, hors période de nidification. L'entreprise sera tenue de respecter une méthodologie particulière pour minimiser l'impact de ces opérations : sens de défrichage permettant la fuite des individus vers des zones refuges, passage à pied avant les opérations pour repérage de la faune éventuellement présente, privilégier les opérations manuelles, etc. Les déchets verts issus de ces opérations feront l'objet d'une valorisation sur site dans la mesure du possible (broyage des végétaux pour réalisation de mulch). Le brûlage de matériaux sera interdit.

Les arbres abattus seront compensés par la plantation de nouveaux sujets en nombre équivalent. Les essences seront locales et variées.

Le dossier prévoit par ailleurs la création d'espaces verts qui occuperont une place "majeure" selon les termes du dossier dans l'aménagement du projet, ce qui permettra de créer de nouvelles niches écologiques et donc de favoriser la biodiversité, mais aussi d'assurer l'insertion paysagère du projet.

Cette dernière est travaillée de manière à intégrer le projet dans son environnement urbain (hauteur des bâtiments, orientation, traitement des limites) jusque-là constitué de bâtiments industriels sans intérêt architectural. Les vues depuis les terrasses sur les autres bâtiments sont travaillées avec attention. Les espaces verts seront également en terrasse, avec un thème pour chacune d'entre elle.

L'ensemble de ces mesures apparaît pertinent et approprié aux enjeux du site.

L'évaluation des incidences sur le site Natura 2000 n'appelle pas de remarques. Le site du projet ne recoupe en effet aucun des deux sites "Vallée de la Loire de Nantes aux Ponts-de-Cé et ses annexes" et "Estuaire de la Loire" se situant à plus de 6 km. La réalisation du projet n'aura pas d'impact sur ces derniers.

Thématique pollution des sols

Les études de pollution des sols ont mis en évidence certaines zones polluées sur le site avec certaines terres qui ne pourront pas être évacuées dans des installations de stockage de déchets inertes (ISDI).

Le dossier conclut rapidement à l'impact positif de la dépollution du site mais renvoie à des analyses supplémentaires afin de définir plus précisément le volume de terre non admissible en ISDI. Lors des travaux, ces terres seront envoyées dans des centres adaptés ou seront dépolluées sur place.

Un risque de pollution des sols est évalué, notamment pendant la phase chantier, avec le déversement accidentel de substances polluantes (hydrocarbures, huiles hydrauliques, solvants, etc.).

Les mesures suivantes sont donc prévues : aires de stockage étanche et couvertes pour le stockage des matières et substances polluées, maintenance des véhicules de chantier et alimentation en carburant autorisées uniquement sur des aires dédiées, étanches et sécurisées, aires de lavages des toupies et véhicules dédiées, décantation des eaux obligatoires, avec interdiction de rejet direct dans le milieu naturel ou dans le réseau d'eaux usées, présence de kits anti-pollution sur les chantiers et formation du personnel à leur utilisation.

Thématique eau et milieux aquatiques

En phase chantier, les travaux de fondation et de réalisation du parking souterrain peuvent entraîner un impact ponctuel sur la nappe souterraine présente sous le site et un drainage provisoire.

Les mesures de réduction proposées sont les suivantes : réalisation des travaux de terrassement en période favorable, parkings préférentiellement réalisés sur un seul niveau de sous-sol. Toutefois, en cas de réalisation de parking sur plusieurs niveaux de sous-sol, les parkings seront cuvelés. Si nécessaire, un drainage provisoire de la fouille sera mis en place en phase travaux, et le drainage de la cuve sera assuré.

Le projet ne se trouve pas à proximité d'un cours d'eau, toutefois les travaux pourraient engendrer une pollution accidentelle des eaux souterraines.

Afin de pallier ces risques, les systèmes de rétention des eaux et de collecte des eaux pluviales seront mis en place dès le début du chantier. Des filtres provisoires et des ouvrages de décantation seront mis en place pour éviter toutes propagations de pollution éventuelles vers le milieu naturel. Les mesures évoquées plus haut d'aires dédiées pour l'entrepôt des substances potentiellement polluantes ou pour le ravitaillement en carburant des camions s'inscrivent également contre la pollution des eaux. Enfin, le rejet des laitances béton sera interdit vers le milieu naturel sans décantation et traitement.

S'agissant de l'imperméabilisation des sols, le projet tend à imperméabiliser le site et à diminuer le taux d'infiltration des eaux pluviales dans le sol. Le dossier souligne toutefois que le site présentait déjà une imperméabilisation importante sans régulation des eaux pluviales. Il met également en évidence les mesures d'évitement consistant en un choix de densité de bâti et à la part laissée aux espaces verts, et en une mesure de réduction liée au choix des revêtements de sol.

Enfin, le projet prévoit de mettre en œuvre des systèmes de gestion des eaux pluviales pour réguler et collecter les eaux pluviales du site. Les systèmes aériens de type bassins et noues végétalisés sont plébiscités. Plusieurs systèmes de bassin sont prévus avec mutualisation de la gestion des eaux pluviales à l'échelle du projet. Le débit du rejet vers le réseau public sera de 3 L/s/ha

Le système de gestion prévu envisage :

- 1/3 de rétention en toiture des bâtiments,
- 1/3 e rétention dans les bassins à l'échelle des îlots,
- 1/3 de rétention dans le bassin de quartier au niveau de la piscine au point bas du projet.

Les eaux pluviales transiteront donc majoritairement via des noues végétalisées et permettront une phyto-remédiation avant rétention. Les ouvrages de régulation bénéficieront d'un système de clapet permettant de circonscrire une éventuelle pollution.

Thématique mobilité, déplacements

S'agissant des trafics, une fois le projet réalisé, 4 520 déplacements seront générés par les logements de l'opération selon l'étude de déplacement, dont 460 en heure de pointe du matin (HPM) et 440 en heure de pointe du soir (HPS). La voiture particulière sera le premier mode utilisé, avec une induction de trafic de 1790 v/j (185 en HPM et 173 en HPS).

S'agissant des trafics induits par les services, ce sont 1 530 déplacements qui seront générés (dont 170 en HPM et 190 en HPS, piscine non incluse car déjà existante au sud-est de l'opération). Là aussi, la voiture particulière est le premier mode utilisé, avec une induction de trafic de 660 v/j (80 en HPM et 90 en HPS).

Dès lors, toutes fonctions confondues, le nombre de déplacements générés atteint 6 050, dont 2 2440 v/j, pour 270 en HPM et 260 en HPS.

Le trafic est réparti de la façon suivante, conformément à la répartition des places de stationnement au sein des parkings : 40 % par l'accès sur le giratoire, 24 % par l'accès nord-ouest et 36 % par l'accès sud-ouest. Une affectation est ensuite réalisée sur le réseau de voiries environnant, tenant compte de la localisation des pôles générateurs de

déplacements et de leur desserte par le réseau magistral avec l'accès au périphérique ouest et nord notamment. Toutefois, au regard des sections saturées du périphérique, ce dernier est diffusé sur trois portes : Sautron, Orvault et Rennes.

Le trafic le plus élevé concernera l'avenue Peccot est (au droit du stade de la Cholière) avec 360 v/j supplémentaires, puis l'avenue Peccot au droit de l'opération avec près de 340 v/j par sens. Peccot ouest, rue de Solay et la rue Maryse Bastié vont également se charger au regard de leur niveau de trafic actuel, avec 240 à 250 v/j de plus par sens. C'est la rue de Solay qui est concernée par la plus forte hausse de trafic (+7%) au sein du périmètre. Sur la route de Vannes, l'induction reste très mesurée au regard des trafics actuels. L'étude d'impact détaille également les trafics attendus en HPM et HPS.

En HPM et HPS, la hausse du trafic subie par la route de Vannes contribuera à une saturation légère de la voirie. De même, en HPM l'induction de trafic rue Charles de Gaulle provoquera des remontées de file légère. En revanche, le reste du réseau demeure relativement fluide. En HPS, l'avenue Peccot sera sujette à des ralentissements, dans le sens nord-ouest/sud-est, sur la section au droit de l'opération. Le reste du réseau demeure relativement fluide.

Les effets du projet sur les transports collectifs se ressentiront de manière affirmée. Quotidiennement, l'induction de trafic voyageurs devrait atteindre environ 1 080 montées - descentes cumulées, soit 100 en heure de pointe du matin, pour 130 à celle du soir. Cette induction de trafic voyageur se répartira sur les différentes lignes (ligne 3 du tramway, lignes 50, 69 et 89).

Ramenés à l'heure, et modérés par le fait que les lignes desservent la zone dans les deux sens, l'impact de ces inductions sur la capacité des véhicules sera d'une dizaine de passagers en plus sur la ligne 89 et 6 à 8 par service sur les deux autres lignes de bus. En fonction du taux de remplissage actuel et des impacts des autres projets urbains du secteur, le dossier souligne qu'il pourrait s'avérer opportun d'accroître la capacité des bus (100 à 115 places aujourd'hui) ou d'ajouter un passage par heure. Toutefois, à ce stade, le dossier n'est pas conclusif quant aux mesures qui seront finalement mises en œuvre pour maîtriser ce surplus de fréquentation.

La MRAe recommande que soient précisés les engagements de Nantes Métropole en termes d'évolutions de la desserte en transport en commun

Quant au tramway, la fréquence de passage de 5 à 6 minutes générera une charge moyenne supplémentaire de 5 voyageurs par passage, ce qui reste faible au regard de la capacité du tramway (plus de 300 places).

Concernant les modes doux, le dossier estime l'augmentation des déplacements à 1 550 pour la marche à pied et à 310 pour le vélo. Les traversées pour se rendre aux arrêts de tram/bus et aux équipements sportifs voisins feront l'objet d'une attention dans la conception de l'aménagement de l'avenue Peccot au droit de l'opération. Des parcs à vélos correctement dimensionnés seront disponibles sur l'espace public et au sein des bâtiments.

S'agissant de la gestion du stationnement une fois le projet réalisé, ce dernier sera uniquement géré en sous-sol sur l'ensemble de l'emprise du projet. Seuls l'espace central et celui autour de la future piscine permettront d'accueillir du stationnement "en plein air", ils sont laissés en pleine terre pour permettre la conservation d'arbres et la gestion des eaux pluviales.

Comme évoqué précédemment, le parking devrait s'étendre sur un seul niveau et suivre

les altimétries des terrasses. Trois entrées sorties sont prévues pour ce parking : deux sur l'avenue Peccot et une sur la rue Maryse Bastié.

Concernant la piscine, les usagers continueront à utiliser les stationnements aériens situés de l'autre côté de l'avenue Peccot. Des aménagements seront réalisés pour faciliter la traversée de l'avenue vers cet équipement. Un dépose minute sera également créé devant la piscine pour les cars scolaires.

Thématique nuisances

En phase travaux, les chantiers seront organisés de manière à limiter au maximum l'impact sur les riverains via différentes mesures : optimisation des circulations de chantiers et horaire de livraison, gestion du stationnement du personnel de chantier, horaires de travaux limités entre 8h et 18h, hors W-E et soirées, activités bruyantes évitées lors de la pause du midi, nettoyage régulier des abords du chantier. Le cas échéant, un suivi des plaintes éventuelles dans le journal de bord du chantier sera effectué.

La maison d'habitation présente sur le site du projet sera démolie.

Les croissances de flux quotidiens sur l'avenue Peccot augmentent potentiellement les risques en matière de sécurité routière vis-à-vis des nombreux enfants qui utilisent les infrastructures sportives de la Cholière et des personnes handicapées fréquentant l'ESAT de la Cholière. Dans une moindre mesure, les résidents du quartier d'habitat présent au sud-est, voie au nord-ouest, subiront davantage de nuisance sonores dues au trafic croissant.

Nantes Métropole prévoit plusieurs projets afin de sécuriser les voiries adjacentes : sécurisation des traversées, notamment sur l'avenue Peccot pour faciliter la traversée entre le projet et les infrastructures sportives, réduction de la vitesse sur la rue Solay, facilitation de l'insertion des véhicules du projet Peccot dans la circulation des voiries publiques.

Le projet sera exclusivement piéton à sa surface. Les utilisateurs bénéficieront de promenades piétonnes à travers les différentes ambiances des terrasses. Les circulations des véhicules seront organisées exclusivement dans les parkings souterrains.

S'agissant des nuisances sonores, le projet souligne que le projet n'accueillera pas d'activités pouvant présenter de nuisance sonore majeure.

Seule l'augmentation du trafic routier et la création de nouvelles voiries peuvent entraîner une augmentation du niveau sonore de la zone, qui s'insère dans un secteur déjà urbanisé. Le dossier souligne donc que le projet n'aura pas un impact significatif sur l'ambiance sonore existante.

Le plan masse a tenu compte des résultats de l'étude acoustique réalisée et intègre les contraintes sonores existantes. Les bâtiments sont implantés en retrait des voiries existantes. La piscine, positionnée le long de l'avenue Peccot va créer un écran face au bruit.

L'augmentation du trafic routier lié à l'aménagement augmente peu le niveau de bruit et n'engendre pas de changement de classement de l'avenue Peccot.

L'implantation d'équipement en toiture devra être réalisée avec vigilance et l'isolement des façades devra respecter des valeurs différentes en fonction de leur emplacement.

Le projet pourra engendrer des émissions lumineuses liées à l'éclairage des espaces

extérieurs et à l'éclairage intérieur des bâtiments. Une réflexion a été menée de manière à les limiter (éclairages non orientés vers les arbres et bosquets, pas de diffusion vers le ciel, éclairage ELD, étude d'éclairage).

3.3 – Justification du projet et compatibilité avec les documents cadres

La partie 7 de l'étude d'impact délivre une description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage. A cet égard, le dossier présente des alternatives étudiées sur cinq thématiques :

- la gestion des eaux pluviales du projet (la solution aérienne ayant été retenue plutôt que la solution en souterrain) ;
- la gestion du devers important, (soit l'aménagement de terrasses plutôt qu'en une pente régulière du nord au sud) ;
- la gestion du stationnement et de la circulation (stationnement en souterrain plutôt qu'en aérien et mutualisation du parking à l'échelle de la parcelle plutôt qu'un traitement sous bâtiment ou à l'îlot) ;
- la gestion des déchets (l'apport volontaire vers des conteneurs ayant été préféré à la collecte via des aires de présentation) ;
- l'optimisation des systèmes énergétiques (parmi les différents scénarios envisagés le système intégration d'une chaudière bois a été écarté faute de place disponible, un mix énergétique a été retenu : chaque îlot sera desservi par l'extension du réseau de chaleur et production d'énergie renouvelable à l'échelle des bâtiments.

Le projet ne présente par contre aucune alternative concernant l'organisation spatiale des différentes composantes du futur quartier.

Selon le dossier, le projet s'inscrit dans les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) métropolitain, du plan local de l'habitat (PLH) et du plan de déplacement urbain (PDU), sans qu'une analyse détaillée de leur prise en compte ne soit réellement fournie (rappel de leurs orientations pour l'essentiel).

Le dossier est plus détaillé concernant le PLU actuel d'Orvault. Le site du projet se situe en zone UH. Il s'agit d'une zone déjà urbanisée ou destinée à accueillir des ensembles de constructions d'habitat collectif, sous formes d'espaces ouverts construits.

Par ailleurs, le site du projet s'inscrit dans l'orientation d'aménagement PECCOT -CHOLIERE définie dans le PLU, en répondant aux objectifs suivants fixés par celle-ci :

- permettre le renouvellement urbain d'un secteur peu valorisé, constitué des arrières des commerces et activités situés route de Vannes ;
- développer de l'habitat dans un secteur bien desservi, à proximité d'équipements publics sportifs et scolaires ;
- développer la mixité des fonctions urbaines, en favorisant dans l'îlot 1, le développement d'opérations de renouvellement urbain mixtes de logements, services et activités comprenant du commerce en RDC uniquement, et, dans l'îlot 2 , des opérations mixtes de logements d'activités et de services à l'exclusion des commerces ;
- permettre l'implantation d'une nouvelle piscine, à proximité des équipements sportifs du lycée Nicolas Appert ;
- requalifier le carrefour de la route de Vannes et de l'avenue de la Cholière, ainsi que l'avenue Peccot, par des opérations urbaines de qualité.

Le dossier rappelle également que le plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) est en cours d'élaboration et présente son planning et ses grands objectifs.

S'agissant des servitudes, le site est traversé par une ligne électrique EDF aérienne. Son enfouissement est programmé pour l'été 2019.

3.5 – Résumé non technique et analyse des méthodes

De très bonne qualité et relativement bien illustré, le résumé non technique est complet et accessible. Il permet d'appréhender correctement les enjeux en présence.

L'analyse des méthodes développée est succincte et reste assez générale : visites de terrain, collecte des données, documents de cadrages et réglementaires et liste des études spécifiques réalisées. Les auteurs de l'étude d'impact sont identifiés en fin de volume, en précisant leurs domaines d'intervention.

4 – Conclusion

Avis sur les informations fournies

L'état initial aborde l'ensemble des thématiques nécessaires, mais s'avère inachevé s'agissant des volets hydraulique, pollution de sol et bruit. L'étude d'impact devra être complétée sur ces thématiques une fois les résultats des études spécifiques connus.

Avis sur la prise en compte de l'environnement

De par sa nature même, ce projet de requalification/renouvellement urbain du secteur Peccot, comporte de nombreux impacts positifs et s'inscrit dans une logique de consommation économe de l'espace.

Le dossier fourni permet une évaluation correcte des impacts principaux du projet. La démarche éviter, réduire, compenser est clairement exposée. Les mesures proposées sont de nature à limiter les impacts de ce projet de requalification. Elles devront être toutefois, le cas échéant, complétées à l'aune des résultats des études complémentaires ci-dessus évoquées.

Nantes, le 10 août 2018

La présidente de la MRAe des Pays-de-la-Loire,
par délégation



Odile STEFANINI-MEYRIGNAC