



Ceetrus
FONCIÈREMENT
VIVANT

nh00d

Dossier d'accompagnement à l'examen au cas par cas

Régénération urbaine du centre commercial Auchan le Sillon - St Herblain (44)

Référence : 2025.1128 E01 E

Le 22/12/2025

Rédigé par : Léo HUREAU

Vérifié par : Julia MALINVERNO



Sommaire

Présentation et localisation du projet

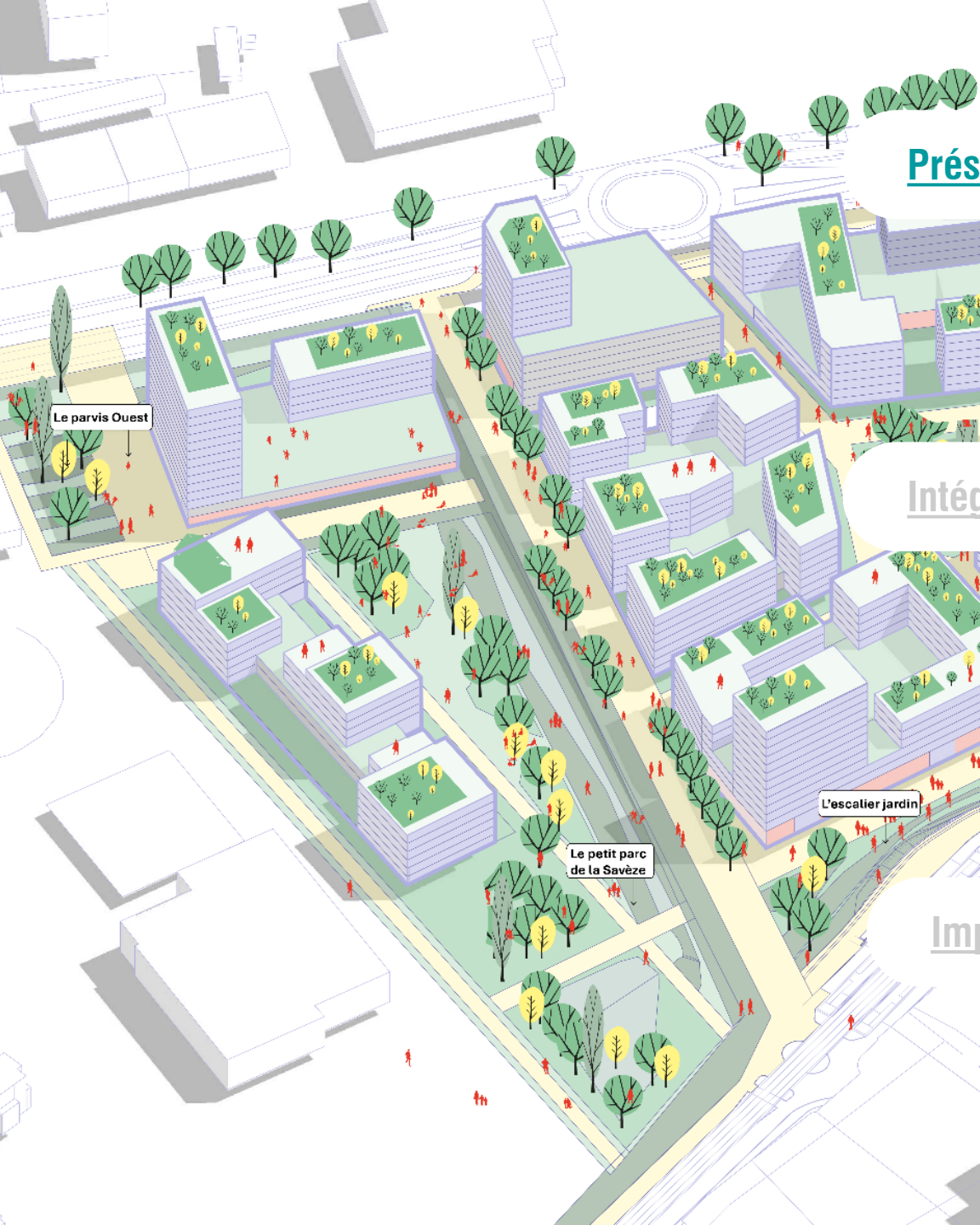
Cadre réglementaire.....	p.4
Méthode de travail de la MOA.....	p.5
Contexte du projet.....	p.6
Plan de situation.....	p.7
Photographies du site.....	p.9
Plans du projet.....	p.11
Abords du projet.....	p.14
Zones protégées à proximité.....	p.16

Intégration du projet dans son environnement

Risques naturels.....	p.21
Servitudes du PLUm.....	p.24
Risques technologiques.....	p.26
Nature et pollution des sols.....	p.27
Pollution de l'air.....	p.30
Sites classés ou inscrits.....	p.31
Gestion des eaux pluviales et zones humides.....	p.32
Hauteurs maximales.....	p.34
Nuisances sonores.....	p.35
Acoustique.....	p.37
Mobilité.....	p.39

Impact du projet

Faune et Flore.....	p.42
Energies renouvelables.....	p.43
Emissions de gaz à effet de serre.....	p.44
Surchauffe urbaine et bioclimatisme.....	p.45
Impacts cumulés avec les projets proches.....	p.47



Sommaire

Présentation et localisation du projet

Cadre réglementaire.....	p.4
Méthode de travail de la MOA.....	p.5
Contexte du projet.....	p.6
Plan de situation.....	p.7
Photographies du site.....	p.9
Plans du projet.....	p.11
Abords du projet.....	p.14
Zones protégées à proximité.....	p.16

Intégration du projet dans son environnement

Risques naturels.....	p.21
Servitudes du PLUm.....	p.24
Risques technologiques.....	p.26
Nature et pollution des sols.....	p.27
Pollution de l'air.....	p.30
Sites classés ou inscrits.....	p.31
Gestion des eaux pluviales et zones humides.....	p.32
Hauteurs maximales.....	p.34
Nuisances sonores.....	p.35
Acoustique.....	p.37
Mobilité.....	p.39

Impact du projet

Faune et Flore.....	p.42
Energies renouvelables.....	p.43
Emissions de gaz à effet de serre.....	p.44
Surchauffe urbaine et bioclimatisme.....	p.45
Impacts cumulés avec les projets proches.....	p.47

Présentation et localisation du projet

Cadre réglementaire

Ce document vise à présenter le projet **Régénération urbaine du centre commercial Auchan le Sillon** de façon générale puis sous ses aspects environnementaux pour une meilleure compréhension de l'opération. Il s'agit du dossier d'accompagnement au formulaire CERFA 14734-04 et inclut l'ensemble des annexes obligatoires et complémentaires.

Pour rappel, le projet est soumis à **l'étude au cas par cas** en vertu de l'article R.122-3 du code de l'environnement. Il rentre dans la catégorie suivante :

39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement.

b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m².

Catégories sur le site suivant :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220&idArticle=LEGIARTI000025086815>

Présentation et localisation du projet

Méthode de travail de la MOA

La MOA considère l'ensemble des études techniques et des procédures comme de véritables outils d'aide à la conception et à la décision. Dans ce cadre, des études techniques ont été menées, sont en cours ou prévues pour tirer le projet vers sa version la plus durable possible (en vert, les études déjà réalisées) :

- Une étude historique, documentaire et vulnérabilité des milieux
 - A engendré le besoin de deux études complémentaires :
 - Étude de pollution au droit de la station-service actuelle
 - Étude de pollution au droit de l'ancienne station-service
- Expertises écologiques (diagnostic faune-flore 4 saisons)
- Déclaration au titre de la Loi sur l'Eau
- Étude sur la qualité de l'air (modélisation et mesures)
- Étude de caractérisation qualitative et cartographique des nuisances acoustiques et analyse prévisionnelle simplifiée
- Étude d'impact sur les îlots de chaleur et d'inconfort aéraulique
- Étude sur le trafic, les nouveaux accès et la gestion des circulations
- Étude d'opportunité en approvisionnement en énergies renouvelables
- Bilan de gaz à effet de serre (analyse de cycle de vie du quartier)
- Étude d'impact sur la mobilité dans et autour du quartier
- Étude d'impact sur le stationnement dans et autour du quartier
- Étude pédologique pour le diagnostic et la délimitation de zone humide

Présentation et localisation du projet

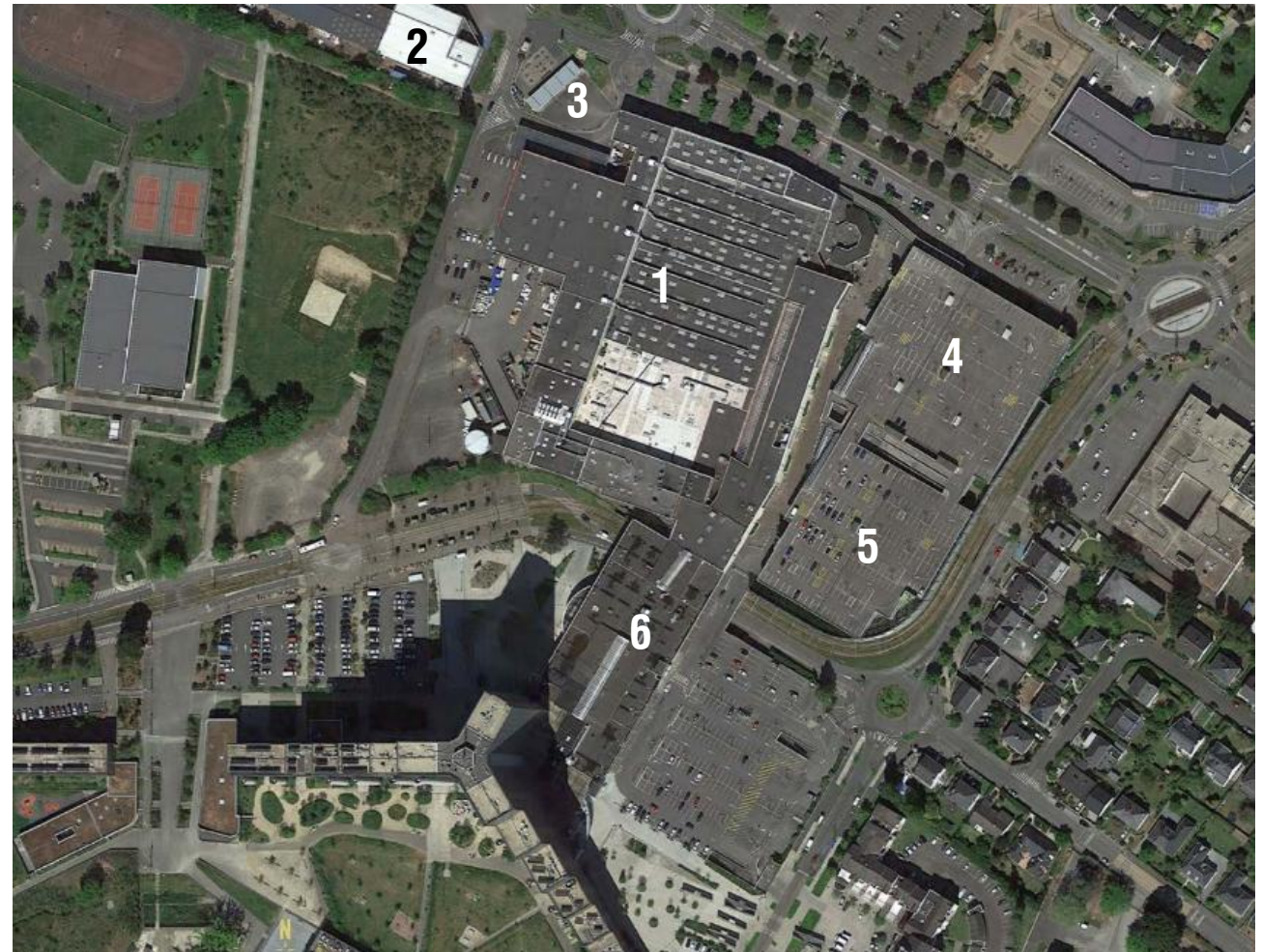
Contexte du projet

Le projet est situé dans la commune de Saint-Herblain, dans le département de Loire-Atlantique (44), dans l'agglomération nantaise.

L'opération consiste en :

- la déconstruction du hypermarché Auchan (1) ainsi que du bâtiment situé au nord-ouest du site (actuellement garage Feu Vert) (2), de la station-essence (3) et d'une partie du parking silo (4) ;
- la réhabilitation des bâtiments existants sur la frange est du projet (5 et 6).

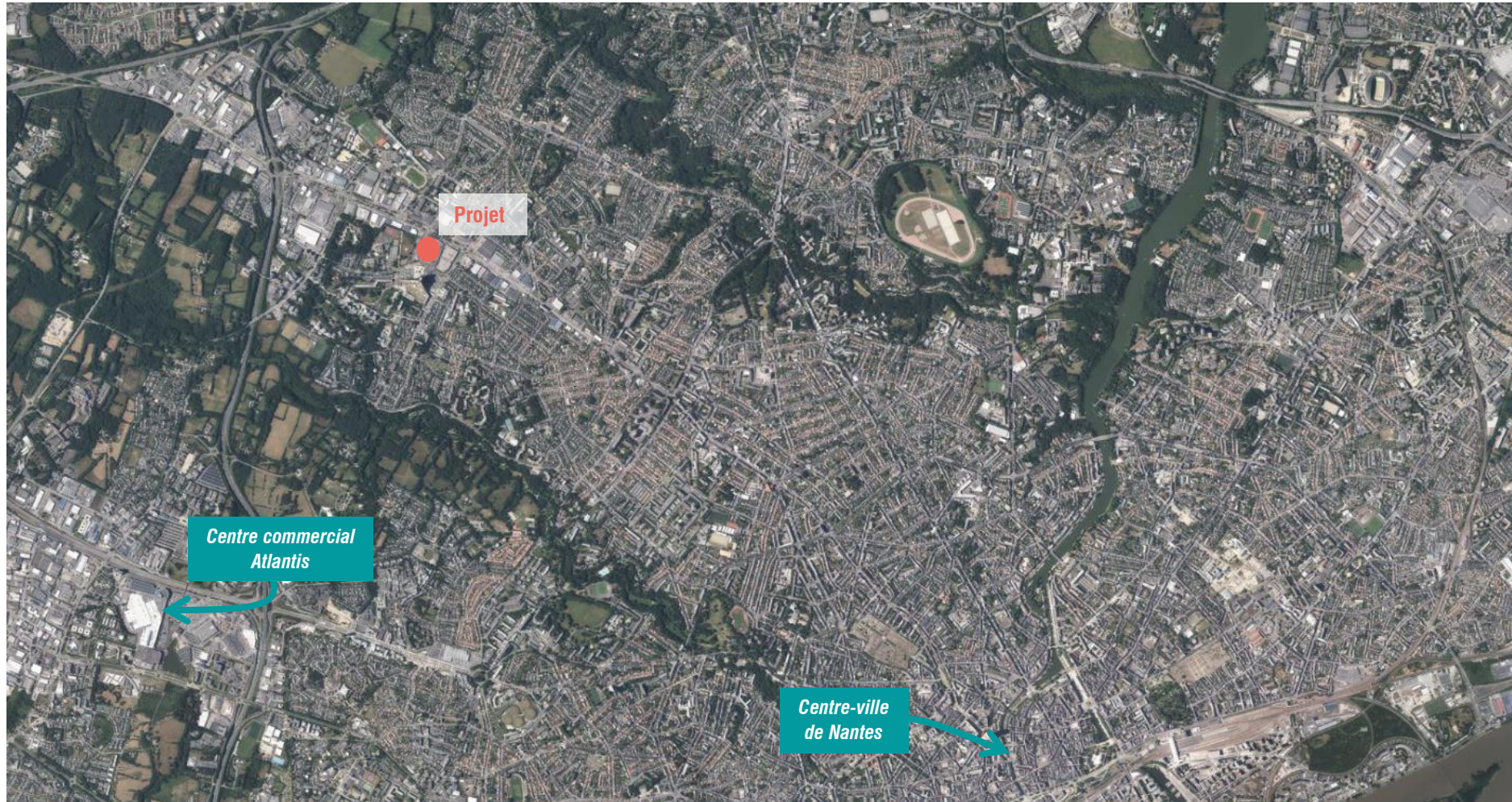
L'objectif est donc de réhabiliter 2 îlots et de construire 8 nouveaux îlots. L'emprise totale des bâtiments construits est de 48 213 m². La surface de plancher totale prévue est de 98 885 m².



*Vue satellite du site d'implantation du projet
(Fiche de lot / LOT A, Nhodd)*

Présentation et localisation du projet

Plan de situation



*Localisation du projet, vue large
(Vizea, à partir de Geoportail)*

Présentation et localisation du projet

Plan de situation



*Localisation du projet, vue proche
(Vizea, à partir de Geoportail)*

Présentation et localisation du projet

Photographies du site – juin 2023



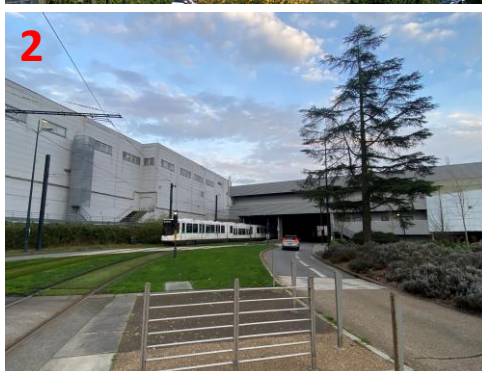
*Photographie aérienne du site
(Google Earth)*

Présentation et localisation du projet

Photographies du site - 2024



Date de la
prise : 2024



Présentation et localisation du projet

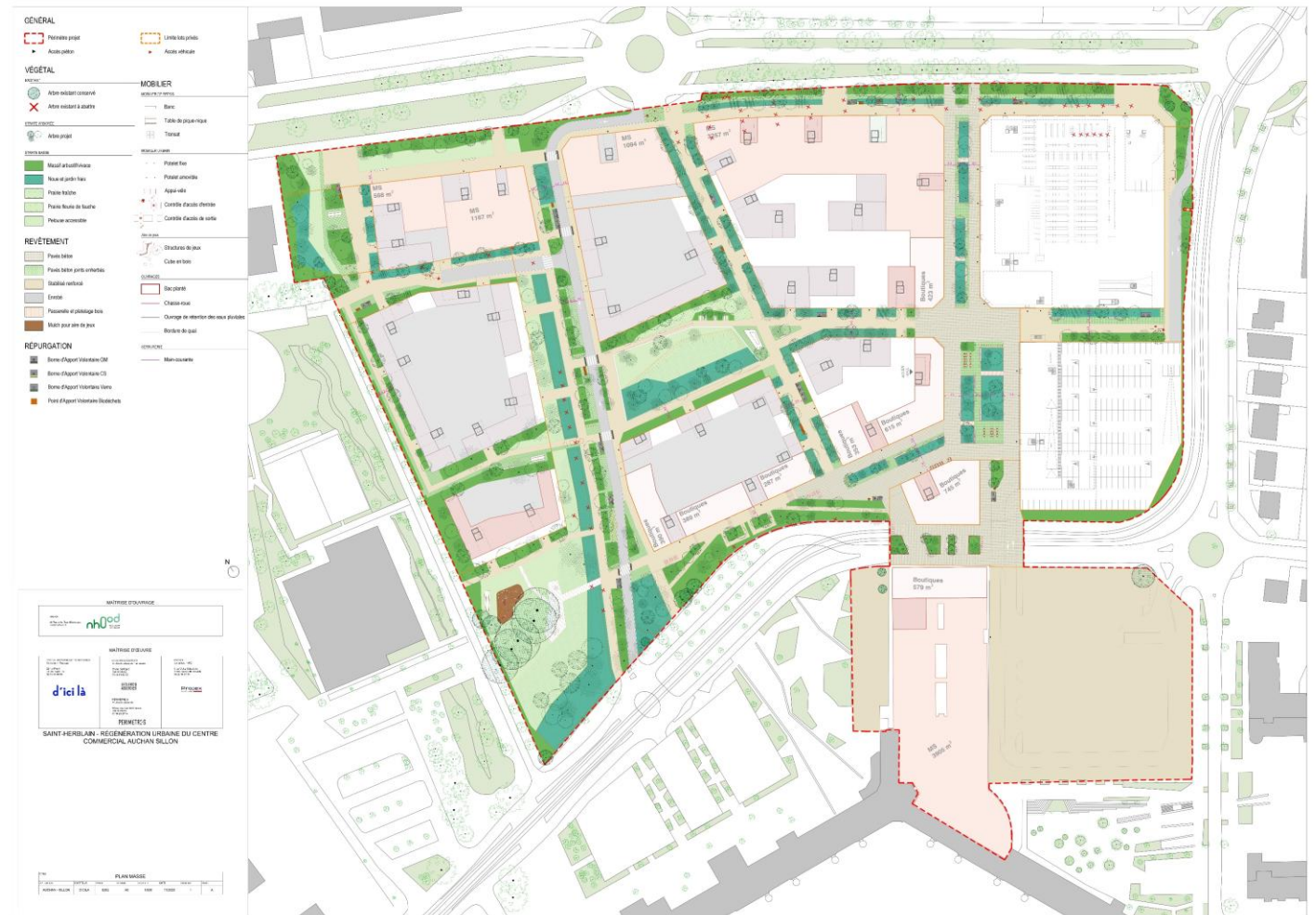
Plans du projet - Général

Le projet de régénération urbaine du centre commercial Auchan le Sillon - St Herblain vise à implanter un quartier vivant, habité et commerçant sur un espace aujourd'hui occupé par l'hypermarché Auchan.

Il s'inscrit dans la réflexion autour de la mutation de l'entrée de ville de la route de Vannes, initiée par la Métropole, la commune de Nantes, d'Orvault et de Saint-Herblain.

Le projet vise des enjeux multiples :

- Assurer une réelle mixité fonctionnelle associant commerces, habitats, activités, services...
- Penser les espaces publics comme des interfaces accessibles, inclusifs, ouverts, synonymes de qualité de vie et de vivre-ensemble
- Engager la transition environnementale et énergétique
- Favoriser une meilleure cohabitation entre les modes de déplacement
- Développer des logements de qualité
- Faire évoluer et diversifier l'offre commerciale
- Valoriser et optimiser les fonciers dans le but de trouver des équilibres financiers, comme levier de la restructuration et la qualité urbaine, de vivre ensemble
- Innover dans les relations partenariales : Comment le « commerce » participe au développement de la ville, à son renouvellement, via des concepts innovants, qualitatifs, performants et intégrés ?



Plan d'aménagement au 500e

Présentation et localisation du projet

Plans du projet - Répartition

Le projet vise la déconstruction du bâtiment de l'hypermarché ainsi que d'un bâtiment au nord-ouest du site. Les îlots I ainsi que les îlots A1 et A2 sont, quant à eux, réhabilités. Les autres îlots sont neufs.

La programmation est mixte :

- Logements familiaux sur 56 307 m²
- Résidences jeunes actifs sociales sur 3 528 m²
- Résidences jeunes actifs sur 3 600 m²
- Résidences seniors sur 4 095 m²
- Résidences seniors sociales sur 4 380 m²
- Hôtel sur 2 380 m²
- Tertiaire sur 1 490 m²
- Supermarché et drive sur 5 000 m²
- Boutiques sur 4 493 m²
- Moyennes surfaces et loisirs sur 13 611 m²

Au global, cela correspond donc à une surface de plancher de 98 885 m². Les logements et résidences représentent 71 910 m², les commerces et loisirs 23 105 m², les bureaux 1 490 m² et l'hôtel 2 380 m².

Le projet **restera ouvert au public durant sa phase travaux**. Il s'agit d'un engagement fondamental du projet qui garantit une continuité d'activité pour l'hypermarché Auchan et un maintien de l'accueil du public. La première tranche permettra la livraison d'un supermarché permettant ainsi la déconstruction de l'hypermarché actuel. La réalisation des lots suivants de la tranche 1 (neufs & réhabilitation d'une partie du parking silo et galerie) et des espaces verts suivra cette première étape.



Programmation du projet

Présentation et localisation du projet

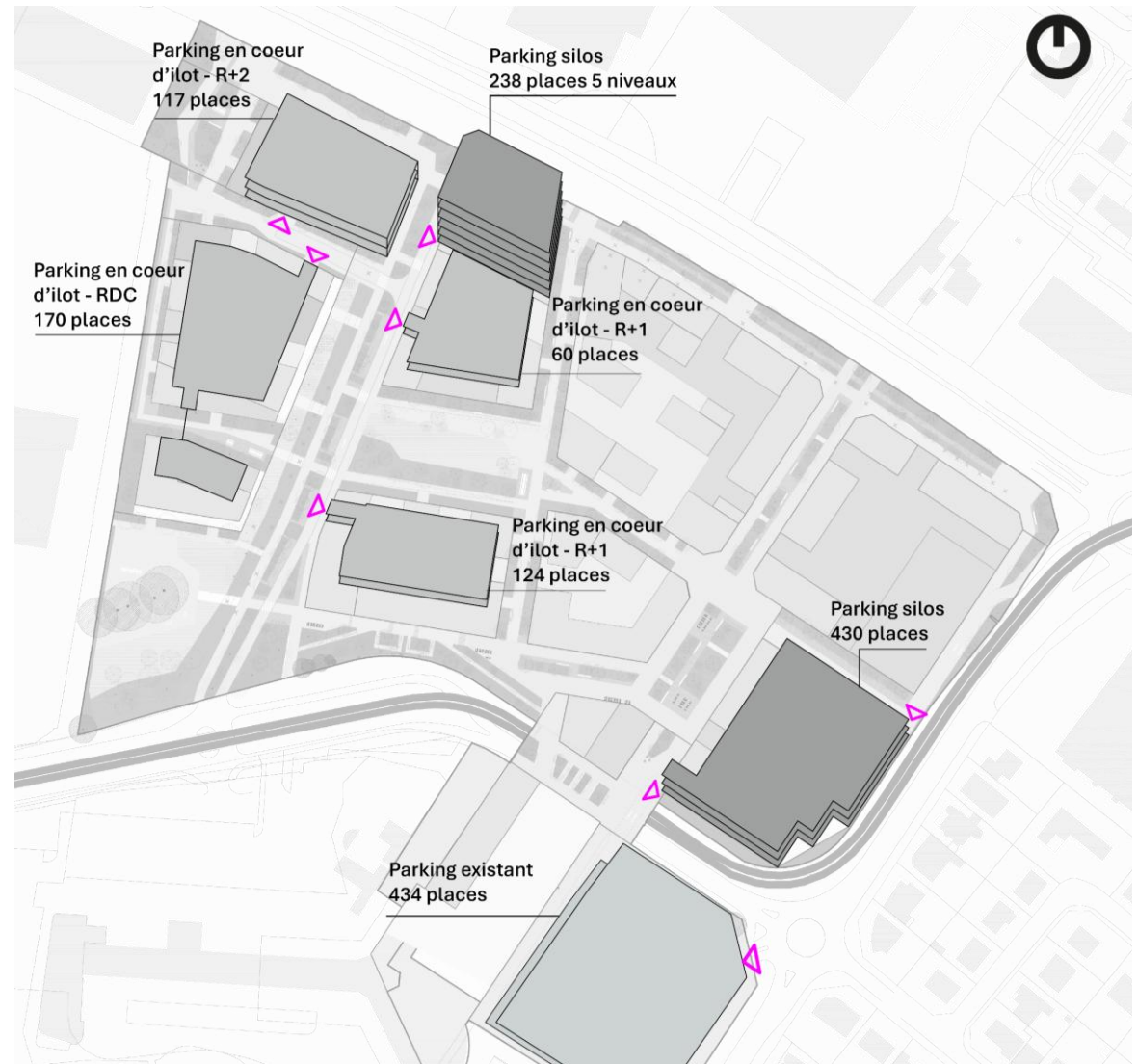
Plans du projet - Parkings

Pour respecter les documents cadres en vigueur et assurer une accessibilité au projet, 1 571 places de parking sont prévues sur la zone. Le dimensionnement des stationnements a été modélisé par le bureau d'étude Sareco.

Les parkings sont majoritairement positionnés dans les bâtiments, au rez-de-chaussée ou sur deux niveaux. Les îlots D et A2 font exception avec respectivement 6 et 3 niveaux de parking.

Un parking extérieur existant de 434 places sera également conservé, dans la partie sud-est du projet.

Le dispositif de stationnement de l'opération repose sur une combinaison de parkings silos et de stationnements intégrés aux lots, permettant d'accompagner la diversité des programmes tout en maîtrisant l'empreinte au sol. Deux parkings silos structurent l'organisation générale : le silo du lot D, directement accessible depuis la route de Vannes et offrant 300 places, et le silo du lot A2, qui concentre à lui seul 428 places, mutualisées entre le supermarché et les autres programmes du secteur. À cela s'ajoutent des capacités intégrées dans certains lots : 60 places au sein du lot E, 124 places dans le lot F, et 135 places dans le lot H, assurant une répartition équilibrée des stationnements à proximité immédiate des logements, commerces et services. Cette organisation permet de répondre aux besoins tout en limitant les flux automobiles en cœur d'îlot et en renforçant la lisibilité des accès.



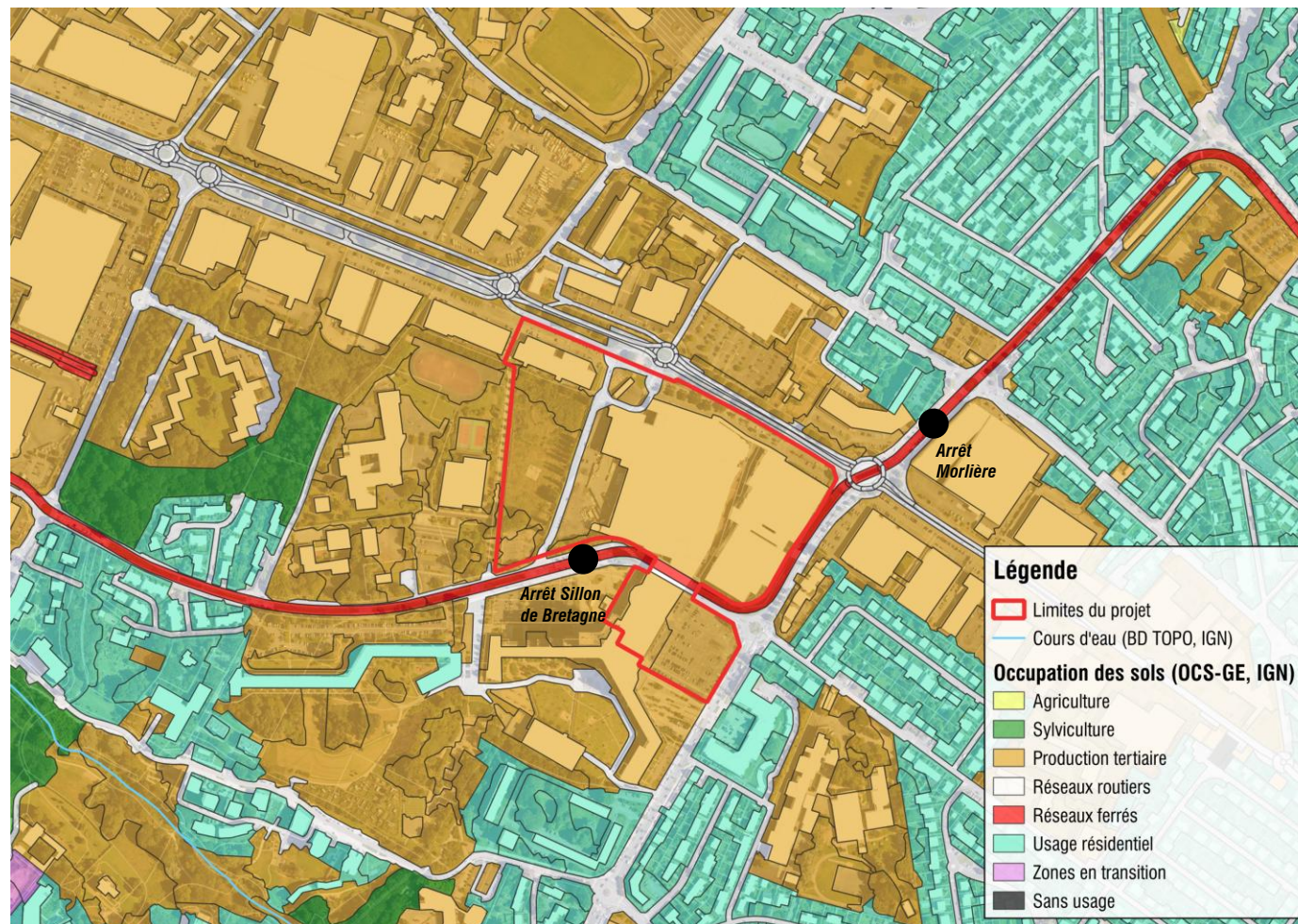
Plan des parkings prévus

Présentation et localisation du projet

Abords du projet

Le site est bordé par des ensembles urbains denses. Au nord, à l'ouest et au sud, le site est bordé par des espaces tertiaires, des équipements sportifs, des établissements scolaires et des espaces routiers larges. A l'est, une partie du site est située à proximité directe de zones résidentielles. La route de Vannes, au nord du site constitue l'une des polarités commerciales majeures du territoire Nord-Ouest de Nantes Métropole et, à ce titre, elle est soumise aux orientations de l'OAP Commerce, qui encadrent son évolution dans une logique de renouvellement urbain, de diversification et de meilleure insertion dans la trame urbaine. Identifiée comme un pôle de près de 95 000 m² de surface de vente, elle doit évoluer à isosurface commerciale, en privilégiant la restructuration et la densification plutôt que l'extension. Le PLUm impose également une montée en qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale : réduction de l'imperméabilisation, intégration du végétal, amélioration des espaces publics, renforcement des mobilités actives et de la desserte en transports en commun.

Enfin, le site du projet est également situé à proximité de la ligne de tramway n°3. L'arrêt Sillon de Bretagne est situé au niveau de la frontière sud-ouest du projet, avenue de l'Angevinière. L'arrêt Morlière est, quant à lui, situé sur l'avenue de a Morlière à environ 100m de la frontière nord du site.



Occupation des sols autour du projet
(Vizea à partir des données OCS-GE, IGN)

Présentation et localisation du projet

Abords du projet

Le projet est situé au cœur d'un espace dense d'équipements.

Ainsi, la proximité directe avec le Sillon de Bretagne, au sud, offre aux logements un accès facilité à l'offre commerciale de la galerie. Directement à l'ouest, le complexe sportif de l'Angevinière borde le site. Juste derrière se trouve le collège Gutenberg. Au nord, le projet est bordé par la route de Vannes et en face se trouvent des commerces : Home Villa, Top Office, Truffaut, Smyths Toys, Euromaster, Conforama ... A l'est enfin, on retrouve des commerces et banques (Crédit Agricole, Caisse d'Épargne; Coiffure 111) ainsi que des commerces alimentaires (Naoki, Au Fournil du Sillon, ...). L'institut Saint-Dominique, école, collège et lycée, est situé plus à l'est.

La galerie commerciale, érigée en 1973 comme trait d'union entre l'hypermarché et le Sillon, a été acquise en décembre 2022 par la foncière CEETRUS. Mais elle est aujourd'hui en crise : 10 cellules occupées sur 53, une baisse de - 64 % d'activités entre 2019 et 2023, et une fréquentation en recul de -30 % sur la même période (2,5 M de visiteurs en 2023). Avec 81 % en décembre 2025 de vacance commerciale, le site se vide, alors même que la route de Vannes demeure prospère. L'hypermarché AUCHAN quant à lui, connaît une activité au ralenti. Entre utopie moderniste, mutations commerciales et réhabilitations successives le site ne réponds pas aux enjeux environnementaux en termes de consommation, ni à la demande de la population.



Équipements proches du projet (Vizea à partir des données INSEE)

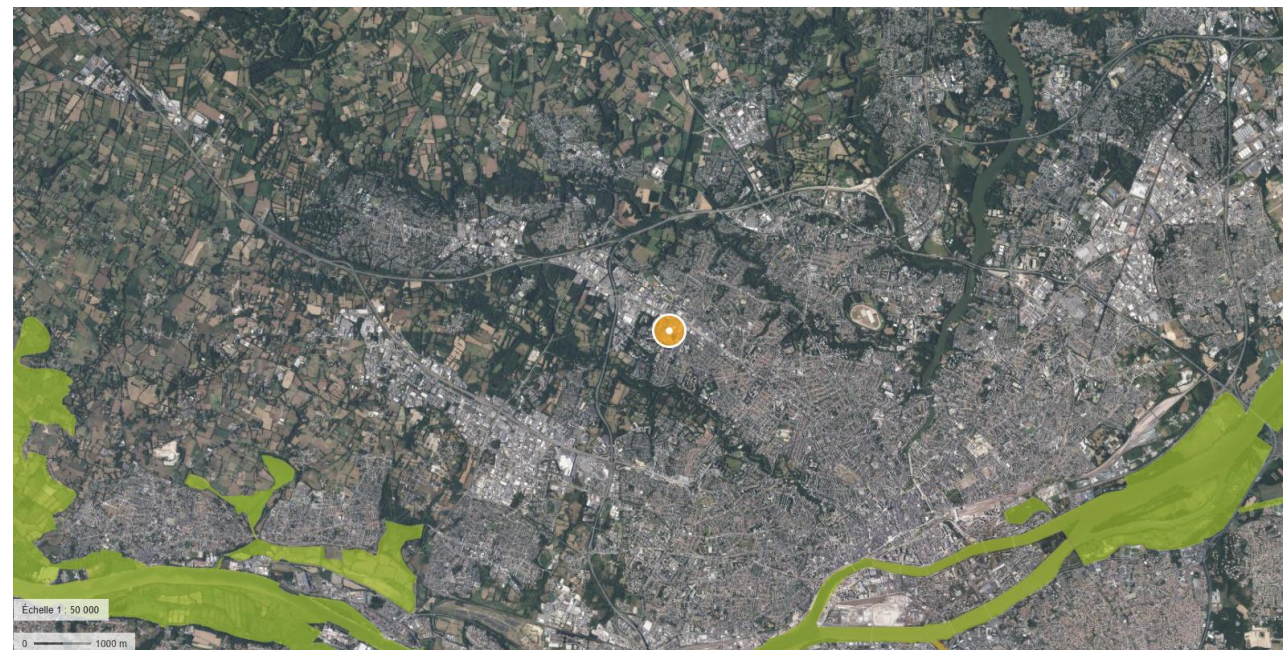
Présentation et localisation du projet

Zones protégées à proximité

NB : Pour cette partie, le site du projet est représenté systématiquement par un cercle orangé avec en son centre un point blanc. Les échelles sont présentes en bas de plan.

1. NATURA 2000

Le site se situe à environ 5,5 km (au plus proche) d'un site Natura 2000 : La zone de l'Estuaire de la Loire. Il est en outre à plus de 6 km de la zone Natura 2000 de la Vallée de la Loire à l'aval de Nantes.



Site Natura 2000 Directive Oiseaux



Site Natura 2000 au titre de la Directive Habitat

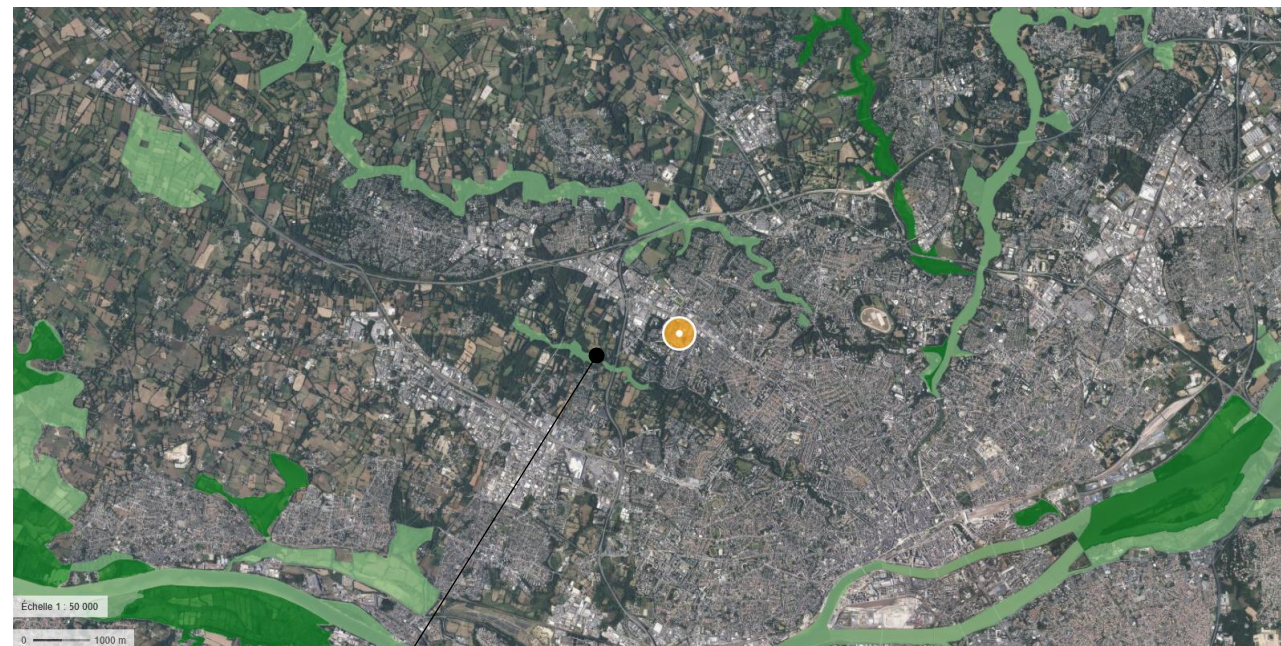
Zones Natura 2000
(Géoportail)

Présentation et localisation du projet

Zones protégées à proximité

2. ZNIEFF

Au sud-ouest du site, la Vallée de la Chézine constitue une ZNIEFF de type 2 et est située à environ 1 km du périmètre du projet. Au nord-est, le site la Vallée du Cens (type 2) est situé à plus de 1,5 km.



■ ZNIEFF type 1
■ ZNIEFF type 2

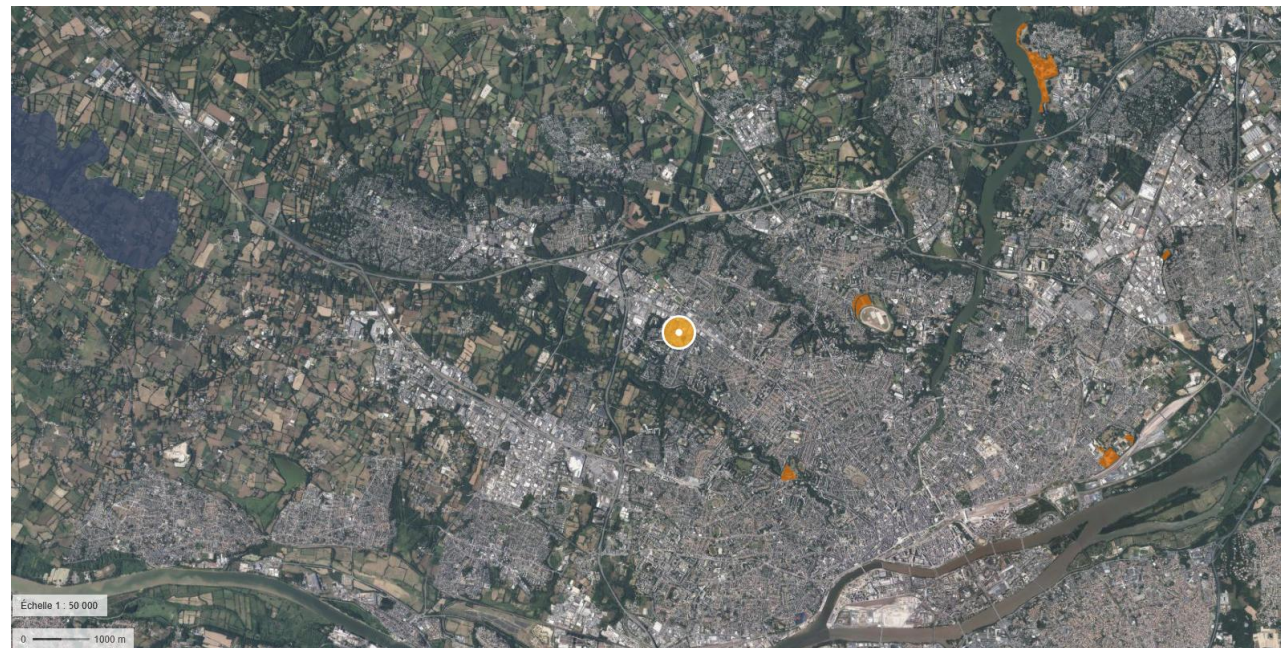
ZNIEFF
(Géoportail)

Présentation et localisation du projet

Zones protégées à proximité

3. Arrêté de protection du biotope

Les 2 arrêtés de protection du biotope situés dans la Métropole de Nantes les plus proches sont : le site de l'hippodrome de Nantes (à 3 km du site) et le site du parc de Procé (à 3 km du site).



 Aire de protection du biotope

*Aire de protection du biotope
(Géoportail)*

Présentation et localisation du projet

Zones protégées à proximité

3. Géologie et géotope

Le site est éloigné des espaces géologiques protégés. Le plus près se situe à environ 9 km.

Sommaire

Présentation et localisation du projet

Cadre réglementaire.....	p.3
Méthode de travail de la MOA.....	p.4
Contexte du projet.....	p.5
Plan de situation.....	p.6
Photographies du site.....	p.7
Plans du projet.....	p.9
Abords du projet.....	p.11
Zones protégées à proximité.....	p.14
	p.16

Intégration du projet dans son environnement

Risques naturels.....	p.20
Servitudes du PLUm.....	p.21
Risques technologiques.....	p.24
Nature et pollution des sols.....	p.26
Pollution de l'air.....	p.27
Sites classés ou inscrits.....	p.30
Gestion des eaux pluviales et zones humides.....	p.31
Hauteurs maximales.....	p.32
Nuisances sonores.....	p.34
Acoustique.....	p.35
Mobilité.....	p.37
	p.39

Impact du projet

Faune et Flore.....	p.41
Energies renouvelables.....	p.42
Emissions de gaz à effet de serre.....	p.43
Surchauffe urbaine et bioclimatisme.....	p.44
Impacts cumulés avec les projets proches.....	p.45
	p.47

Intégration du projet dans son environnement

Risques naturels

1. Exposition au retrait-gonflement des argiles

Le site est situé dans son ensemble dans une zone considérée comme ayant une exposition faible au risque de retrait-gonflement des argiles.

2. Exposition au risque radon

Le site est situé dans son ensemble dans une zone à potentiel radon significatif (zone 3). Une information acquéreur et locataire sur le risque est imposé.

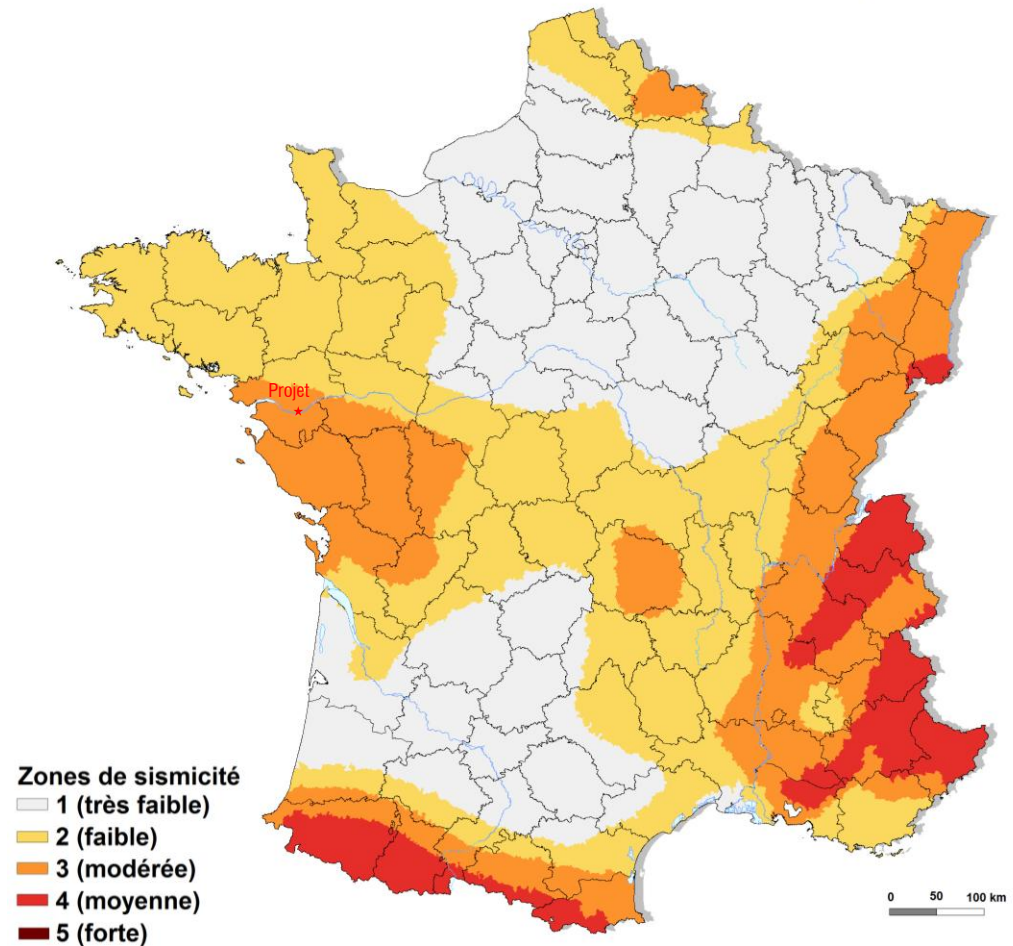
3. Exposition au risque sismique

Le site est situé dans une zone de risque sismique niveau 3, modéré. Ce risque, limité, induit néanmoins des procédés constructifs spécifiques.



Zonage sismique de la France

en vigueur depuis le 1er mai 2011
(art. D. 563-8-1 du code de l'environnement)



Exposition au risque sismique en France métropolitaine (Source : Géorisques)

Intégration du projet dans son environnement

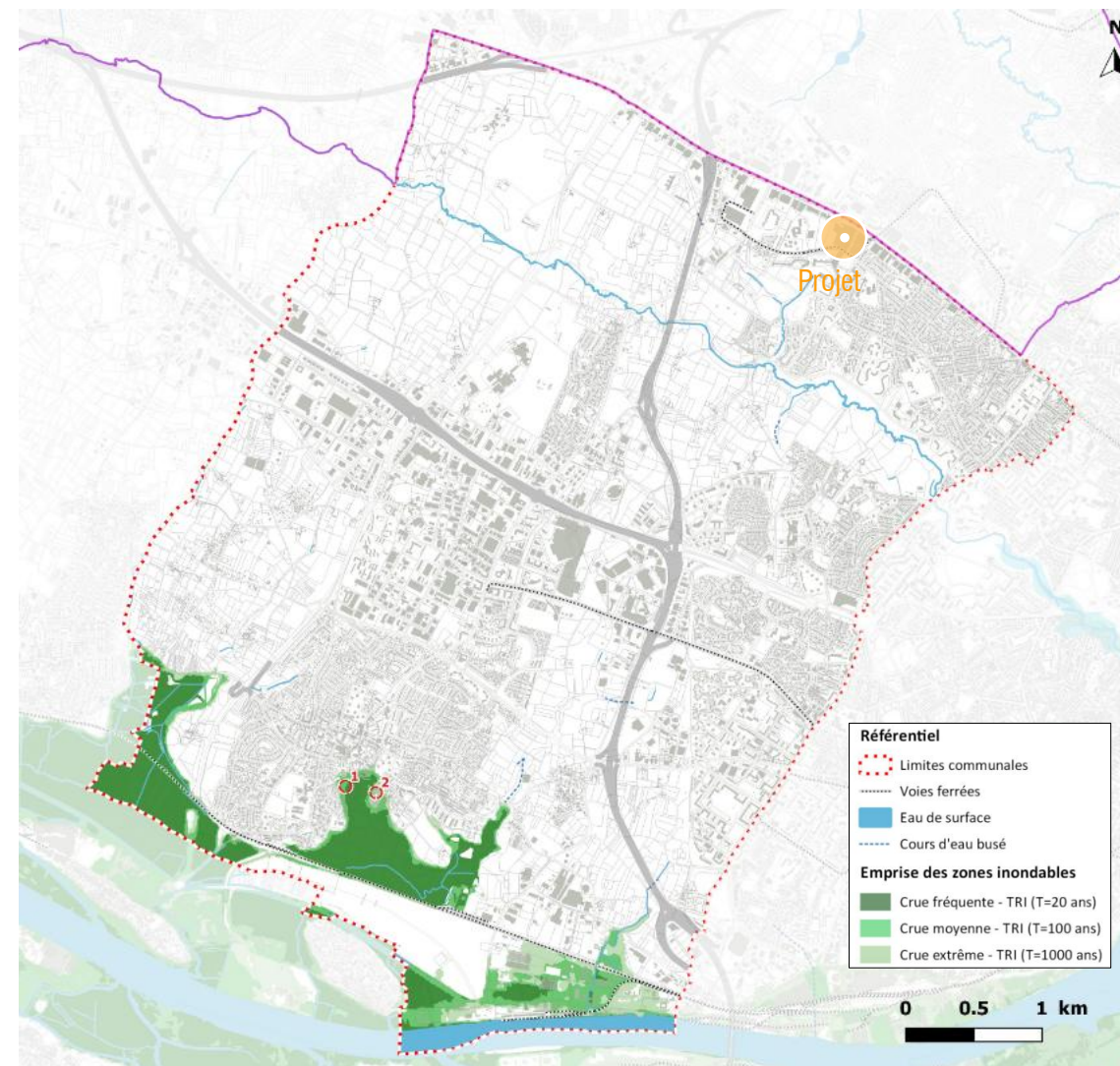
Risques naturels

4. Exposition au risque inondation

4.1 Inondation des cours d'eau

Le site est très éloigné des zones à risques d'inondation de la commune de Saint-Herblain, liées à la Loire. La Chézine est susceptible de déborder également, mais le site est encore une fois situé à plus de 500m du cours d'eau. Le risque d'inondation est donc minimal.

La Savèze, canalisée et longeant le périmètre du site par l'ouest, pose question. La réouverture, ou non, du cours d'eau devra engendrer une réflexion sur sa possibilité de débordement.



Risque inondation sur la commune de Saint-Herblain
(Diagnostic territorial SGRI du TRI de Nantes, Sepia)

Intégration du projet dans son environnement

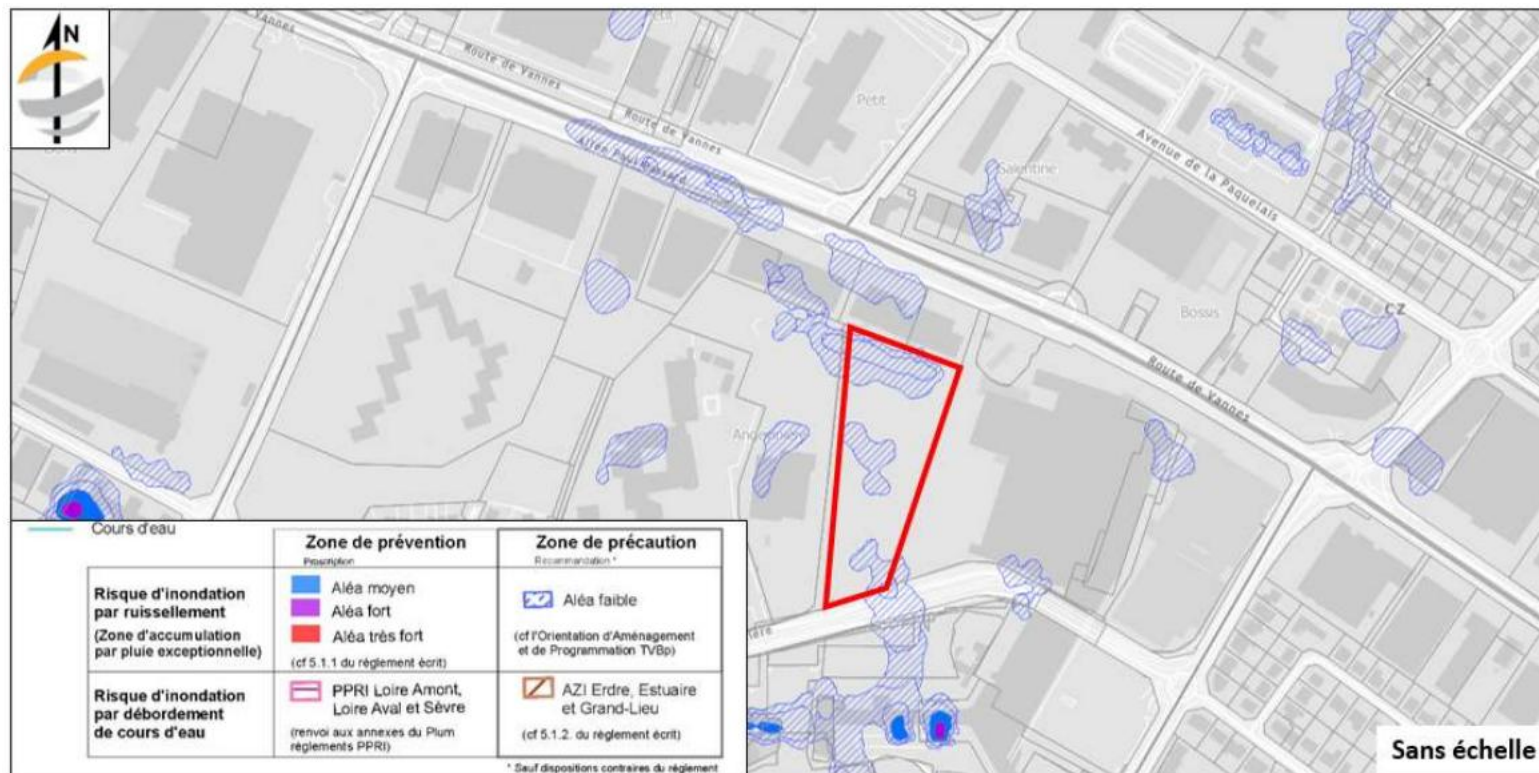
Risques naturels

4. Exposition au risque inondation

4.2 Inondation par ruissellement

Le site est concerné par des zones de précaution du risque d'inondation par ruissellement. Il se situe en outre tout proche de zone de prévention du risque inondation par ruissellement prioritaire principal (au niveau du Sillon de Bretagne, au sud du site).

*Zones repérées comme à risque d'inondation par ruissellement (Fondasol à partir du PLU métropolitain de l'agglomération de Nantes).
En rouge : partie en friche à l'ouest du site.*



Intégration du projet dans son environnement

Servitudes du PLUm

1. Emplacements réservés

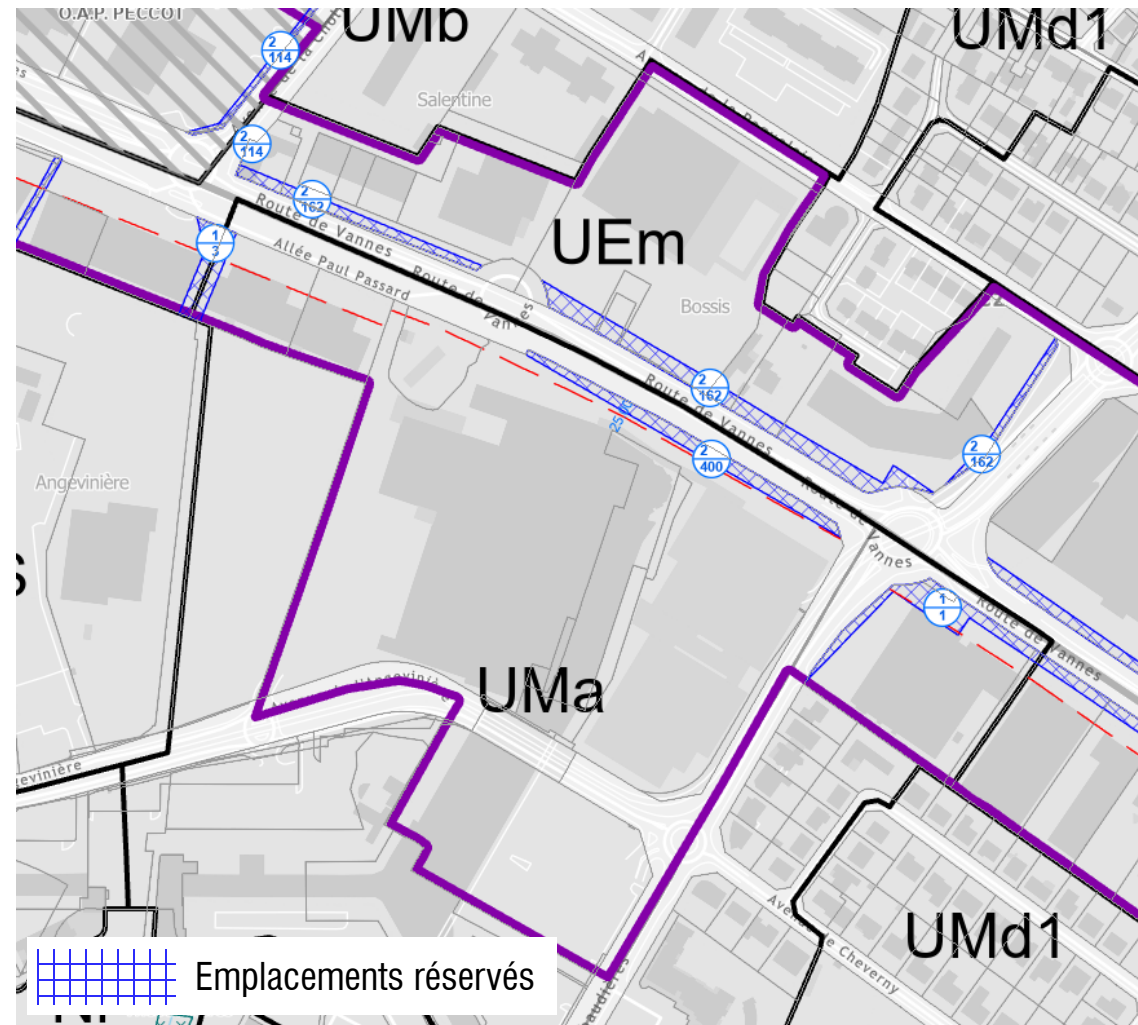
Le site est concerné, sur sa frange nord, par des emplacements réservés pour projet d'intérêt général.

Deux emplacements réservés aux abords directs :

N°	Localisation	Objet	Bénéficiaire
1 – 3	L'Angevinière	Débouché d'un mail piéton	Commune de Saint-Herblain
2 – 400	Route de Vannes	Aménagement de voirie	Nantes Métropole

Trois emplacements réservés plus éloignés :

N°	Localisation	Objet	Bénéficiaire
1 – 1	Route de Vannes	Élargissement de voirie	Nantes Métropole
2 – 114	Avenue de la Cholière	Aménagement de voirie	Nantes Métropole
2 – 162	Route de Vannes	Aménagement de voirie	Nantes Métropole



*Emplacements réservés pour projet d'intérêt général
(PLU métropolitain de l'agglomération de Nantes)*

Intégration du projet dans son environnement

Servitudes du PLUm

2. Servitudes

Le terrain est concerné par une servitude relative aux canalisations d'eau et assainissement (Aux tiers).

Le terrain est en outre concerné par une servitude relative aux télécommunications, soit la servitude relative à la protection contre les perturbations électromagnétiques (PT1) et par une servitude relative aux protections de la circulation aérienne (T7).



*Servitude relative aux canalisations
(PLU métropolitain de l'agglomération de Nantes)*

Intégration du projet dans son environnement

Risques technologiques

En termes de risques technologiques, le site est situé en agglomération dans une zone où l'on trouve de nombreuses activités. De fait, plusieurs entreprises sont classées ICPE non Seveso proche du projet. Le bâtiment Auchan déconstruit est lui-même classé ICPE. Une ligne électrique passe à l'ouest du site. Des anciens sites de service classés dans la BASIAS sont présents et proches du site.

Les installations alimentaires, frigorifiques et la station service AUCHAN sont classées ICPE (NC, D et E) (2 et 3 sur la carte). Le pressing localisé dans la galerie est en cours de cessation d'activité (1).

4 ICPE en activité sont localisées à proximité du site : TRUFFAUT Orvault (4), MAISONS DU MONDE (5), CONFORAMA (6), CENTRAKOR (7).



*Éléments induisant un risque technologique proche du projet
(Vizea à partir de données IGN et géorisques)*

Intégration du projet dans son environnement

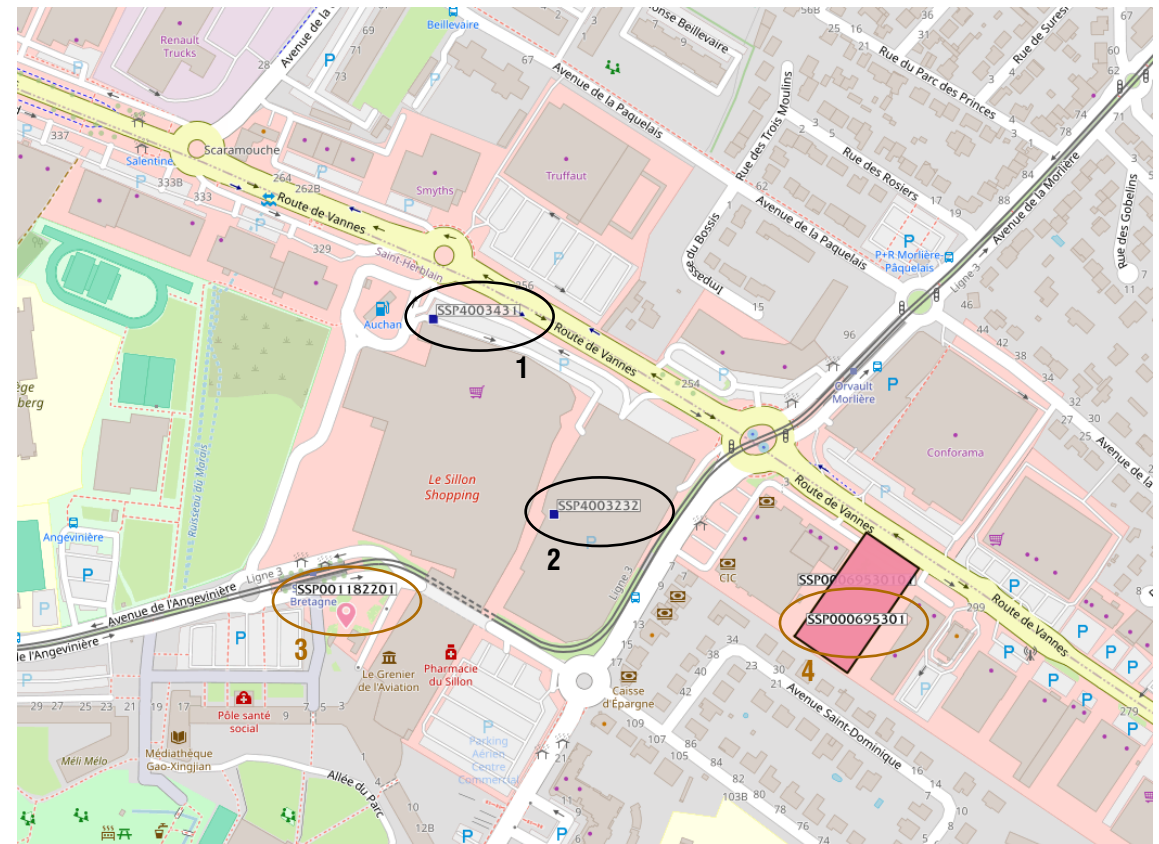
Nature et pollution des sols

2 sites pollués ou potentiellement pollués sont présents dans l'emprise du projet :

- **1** : SSP4003431 : SAMU AUCHAN SA, Station service. Situé directement sur le site du projet, il s'agit du plus gros enjeu de pollution du site.
- **2** : SSP4003232 : RENAULT, garage pour camions, et auparavant SOCORENA SA, Station service. Situé aussi sur le site.

2 sites pollués ou potentiellement pollués sont présents aux abords de l'emprise du projet :

- **3** : SSP0011822 : HARMONIE HABITAT.
- **4** : SSP0006953 : PARIS MAINE



Sites classés comme pollués
(Géorisques)

Intégration du projet dans son environnement

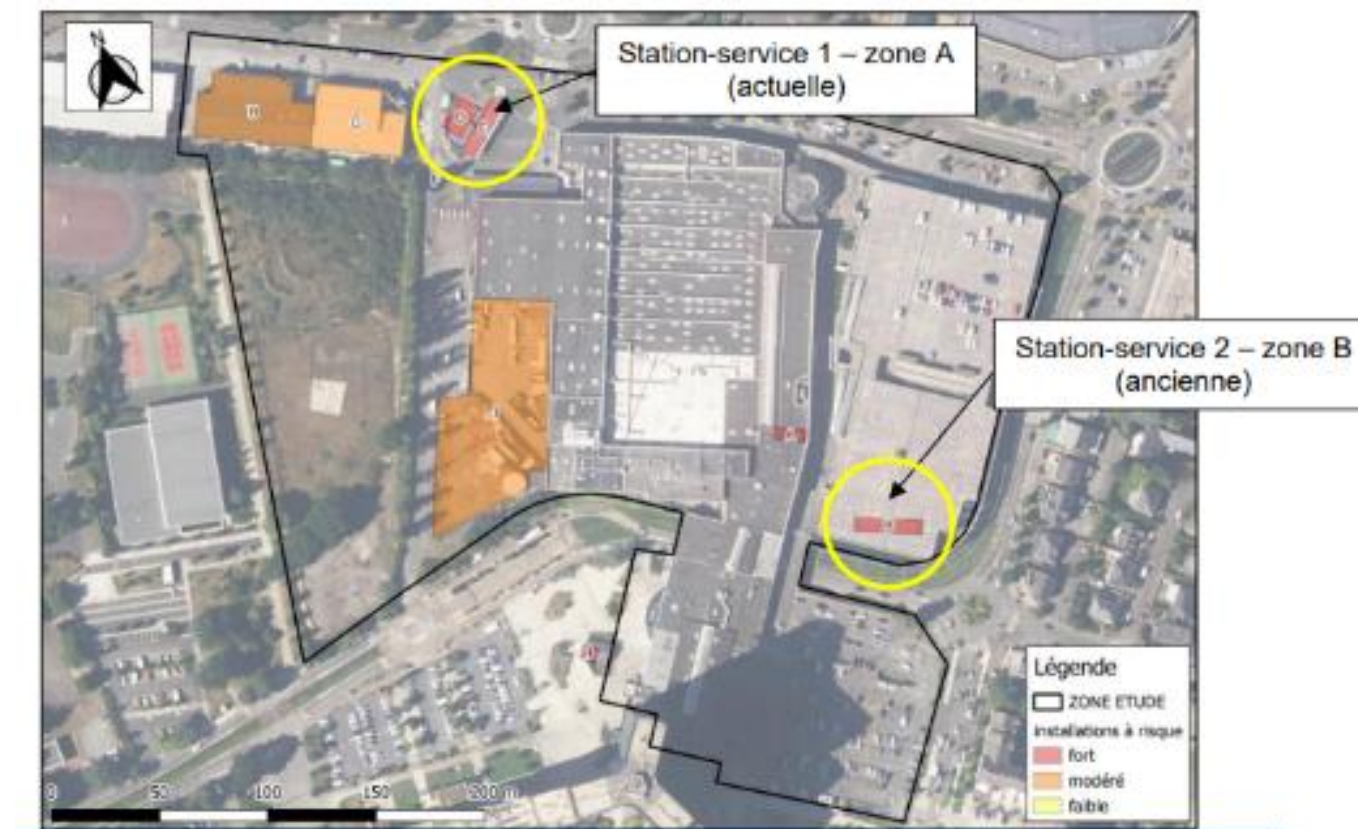
Nature et pollution des sols

Le site, auparavant exploité pour l'agriculture a connu par la suite des activités et stockages. Deux stations-essences ont existé : une actuelle au nord-est et une remplacée par un parking silo à l'est.

Une étude menée par TERE0 en avril 2021 a mis en lumière une pollution significative en ETBE dans les eaux souterraines et des hydrocarbures sur les sols du site, au niveau de la station-service du Auchan.

Une étude complète d'état des lieux des pollutions des deux stations-services est en cours (voir méthodologie proposée par Hub Environnement ci-dessous). Les premières conclusions ont permis d'observer des taux de pollution très importants au niveau de la station-service 2 (zone B) : arsenic, cuivre, plomb, ou dépassement du seuil ISDI en BETEX (jusqu'à 72,4 mg/kg MS). Une dépollution sera nécessaire sur cette zone.

Problématique	Stratégie d'investigation	Outil de prélèvement	Echantillonnage	Programme analytique
Identification et recherche d'éventuelles pollution	Au droit de la station-service actuelle	Campagne de Micro-sondages	15-20 mesures par station-service	COV au PID et multigaz (CO, H ₂ S, CH ₄ , O ₂)
	Au droit de l'ancienne station-service			
	Au droit de la station-service actuelle	Sondages sol à la tarière mécanique	10 sondages 0-5 m/TN	30 analyses HCT C ₅ -C ₁₀ & C ₁₀ -C ₄₀ , BTEXN, ETBE/MBTE
	Au droit de l'ancienne station-service		8 sondages 0-5 m/TN	15 HCT C ₅ -C ₁₀ & C ₁₀ -C ₄₀ , BTEXN, HAP, ETM, COHV, ETBE/MBTE
Caractérisation des eaux souterraines	Au droit de la station-service actuelle	Installation et prélèvements des piézomètres	5 prélèvements des piézomètres	5 analyses HCT C ₅ -C ₁₀ & C ₁₀ -C ₄₀ , BTEXN, ETBE/MBTE
	Au droit de l'ancienne station-service	Installation de 3 piézomètres	3 prélèvements des piézomètres	3 analyses HCT C ₅ -C ₁₀ & C ₁₀ -C ₄₀ , BTEXN, ETBE/MBTE, PCB



Deux sites particulièrement pollués sur le périmètre du projet (Source : Hub Environnement)

Intégration du projet dans son environnement

Nature et pollution des sols

Les investigations terrains et analyses en laboratoire de la pollution des sols réalisés en novembre 2025 par Hub Environnement ont mis en évidence des anomalies fortes en arsenic et en plomb, ainsi que des anomalies modérées en cuivre et zinc au niveau des stations-services.

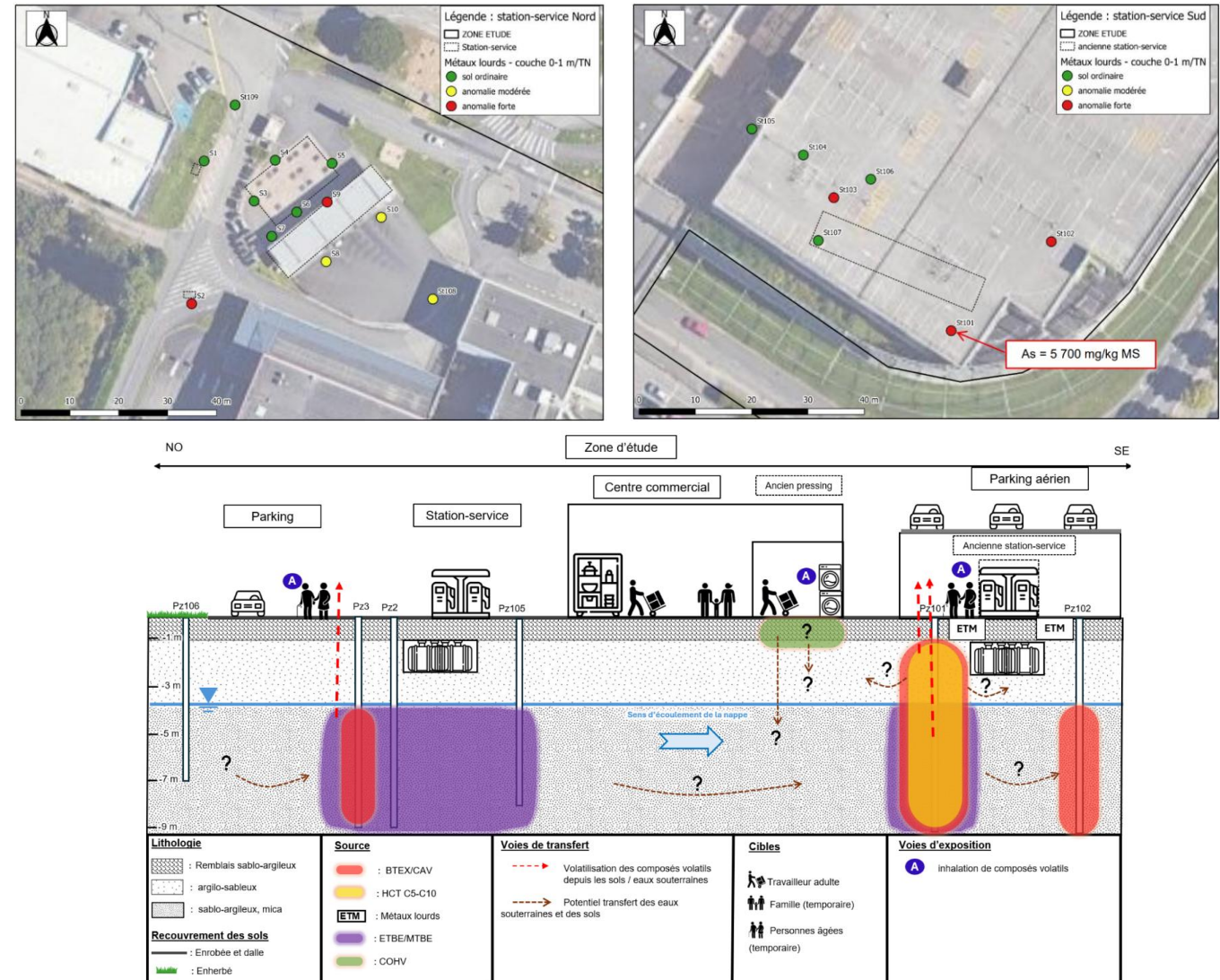
Au niveau des composés organiques, des dépassements de seuils en BTEX, HCT C5-C10, naphtalène, HCT C10-C40 ont été repérés.

Les eaux souterraines ont également été analysées. Des dépassements de seuils en benzène, éthylbenzène, xylènes totaux, ETBE, MTBE et HCT C5-C10 ont été repérés.

Au global, une source concentrée de polluant a été repérée au droit de l'ancienne station-service, dans les sols et les eaux souterraines.

Sont préconisés :

- De nouvelles investigations de sols sur des périmètres plus larges
- Un plan de gestion pour dimensionner précisément la zone source concentrée et les techniques de dépollution
- Une détection/localisation des cuves de carburant
- Au droit de l'actuelle station, un suivi de la qualité des eaux souterraines sur au moins un an
- Une gestion réfléchie des terres éventuellement excavées (notamment tests de lixiviation)



Intégration du projet dans son environnement

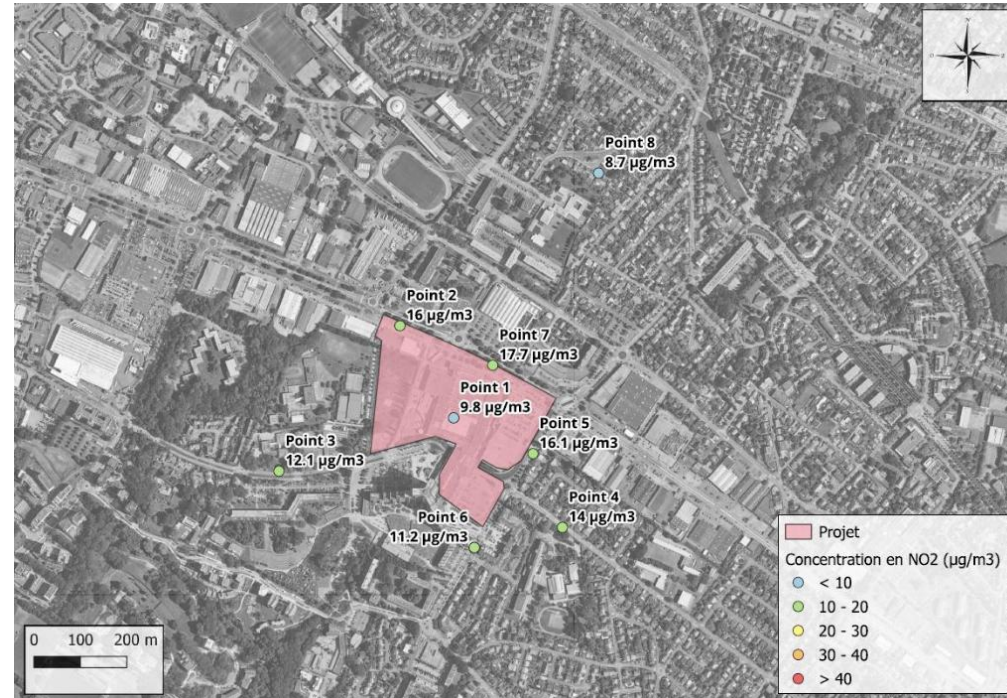
Pollution de l'air

A l'horizon de la mise en service du projet en 2040, l'augmentation des distances parcourues, liée à l'augmentation du trafic (création de logements et restructuration des activités), est à l'origine d'une hausse globale des émissions des polluants par rapport au scénario sans projet au même horizon : **+ 4% en moyenne**.

Pour l'ensemble des polluants, la modélisation de la dispersion atmosphérique montre que la réalisation du projet engendrera un impact prévisionnel faible sur les concentrations permettant de respecter les valeurs réglementaires françaises de la qualité de l'air actuelles et applicables à partir de 2030 et donc à la mise en service du projet.

Les valeurs guides OMS 2021 sont respectées au droit des habitations pour le NO₂ et les PM₁₀ à la mise en service du projet mais celle attribuée aux PM_{2.5} est dépassée sur toute la bande d'étude sans que cela soit attribuable à la réalisation du projet, mais en lien avec les concentrations de fond sur la zone, comme sur une grande partie du territoire.

En définitive, **le projet n'entraînera pas de dégradation notable de la qualité de l'air sur la zone**. La qualité de l'air est compatible avec le projet d'aménagement et la construction de nouveaux logements au regard du respect des valeurs repères françaises actuelles et en vigueur au moment de la livraison du projet. Des recommandations favorisant la qualité de l'air sont toutefois proposées dans une démarche d'amélioration continue.



Cartographie des concentrations moyennes en dioxyde d'azote sur chaque point de mesure du 23 septembre au 8 octobre 2025 (Source : Ispira)

Polluants	Evolution Futur sans Projet 2040 / Actuel 2025	Evolution Futur avec Projet 2040/ sans Projet 2040
NO _x	- 62,2 %	+ 3,8 %
PM ₁₀	- 14,3 %	+ 4,0 %
PM _{2.5}	- 21,9 %	+ 4,0 %
CO	- 24,9 %	+ 4,4 %
COVNM	- 2,8 %	+ 1,7 %
Benzène	- 55,3 %	+ 4,6 %
SO ₂	+ 18,0 %	+ 4,5 %
As	+ 0,08 %	+ 4,3 %
Ni	+ 0,22 %	+ 4,3 %
Benzo(a)pyrène	- 33,2 %	+ 4,5 %

Evolution des émissions totales journalières pour l'ensemble du réseau routier étudié entre les différents Scénarios (Source : Ispira)

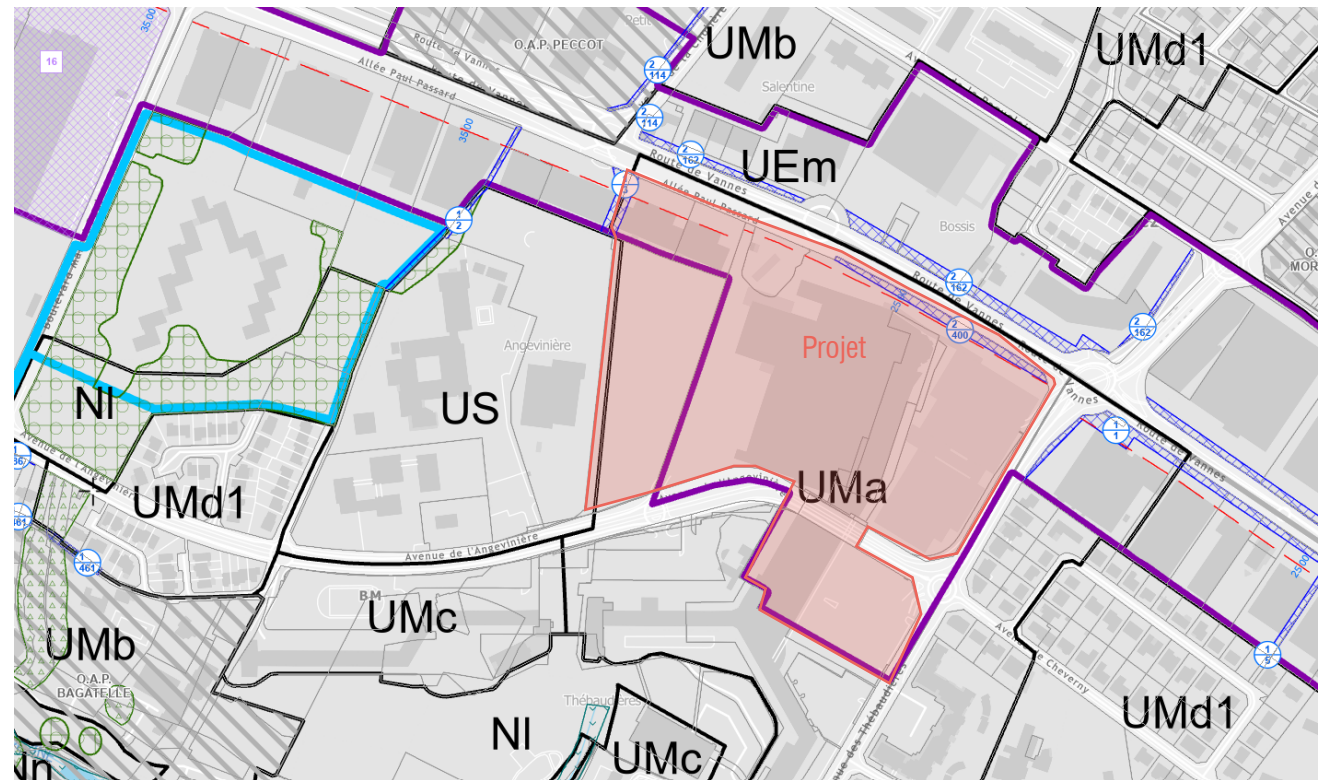
Intégration du projet dans son environnement

Sites classés ou inscrits

Le site est positionné à proximité d'un espace boisé classé (EBC), situé à l'ouest. Cet EBC est situé à l'ouest du collège Gutenberg au niveau de l'allée Henri Farman, au plus proche à 375 mètres du site, mais séparé par un établissement scolaire et des équipements sportifs. Le périmètre du projet est également proche d'espaces paysagers à protéger (EPP) zones humides (au sud).

Le site de Bagatelle - château, orangerie, dépendances et parc arboré est un site non protégé mais inclus dans une OAP et identifié comme patrimoine bâti au PLU. Le périmètre du projet est situé à plus de 600m du périmètre patrimonial identifié au PLU.

En outre, le projet fait partie d'une zone de polarité commerciale majeure. Diverses OAP le bordent également. Des emplacements réservés pour des projets d'intérêt général, comme des réseaux, sont situés le long de l'Allée Paul Passard et de la Route de Vannes.



OAP



Emplacement réservé



EPP



EPP zones humides



EBC

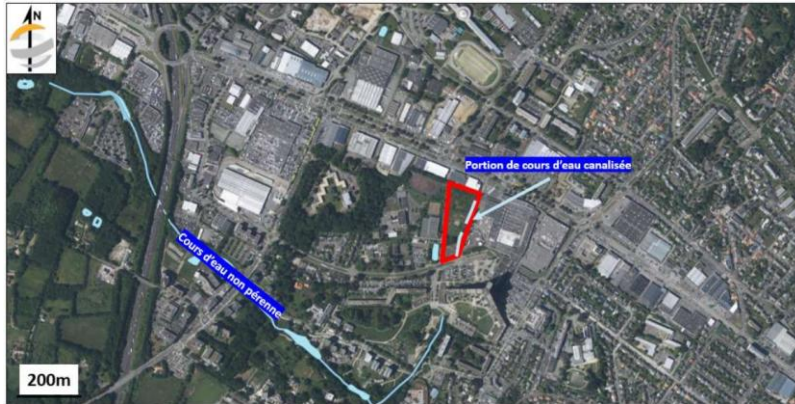
Sites classés

(PLU métropolitain de Nantes Métropole)

Intégration du projet dans son environnement

Gestion des eaux pluviales et zones humides

Le site présente une portion de cours d'eau canalisé : la Savèze.



Position du cours d'eau canalisé (Source : Fondasol)

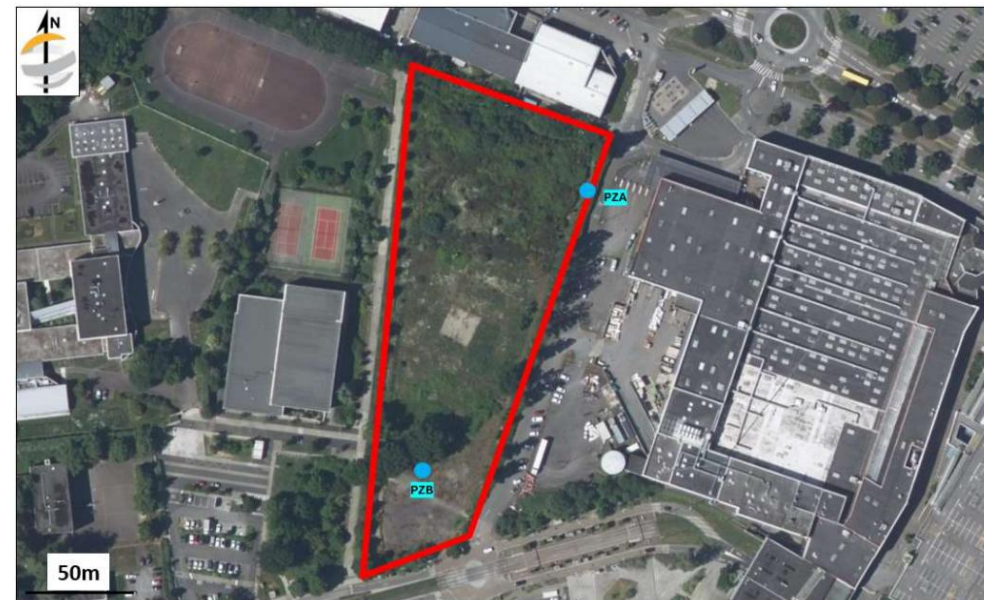
Une étude écologique réalisée par Diagobat en 2023-2024 a mis en évidence une potentielle zone humide d'un point de vue floristique.

Fondasol est alors intervenu en décembre 2025 afin de réaliser une délimitation de zone humide selon le critère pédologique (via sondages et piézomètres). Cette étude (voir annexes 13 et 14) a conclu à l'absence de zone humide et la présence de remblais. Ce constat est confirmé par les photos historiques de la zone d'étude.

La zone humide floristique est donc déclassée, avec la présence d'un sol remblayé donc non naturel. Aucune zone humide naturelle n'est ainsi identifiée au droit de la zone de projet.



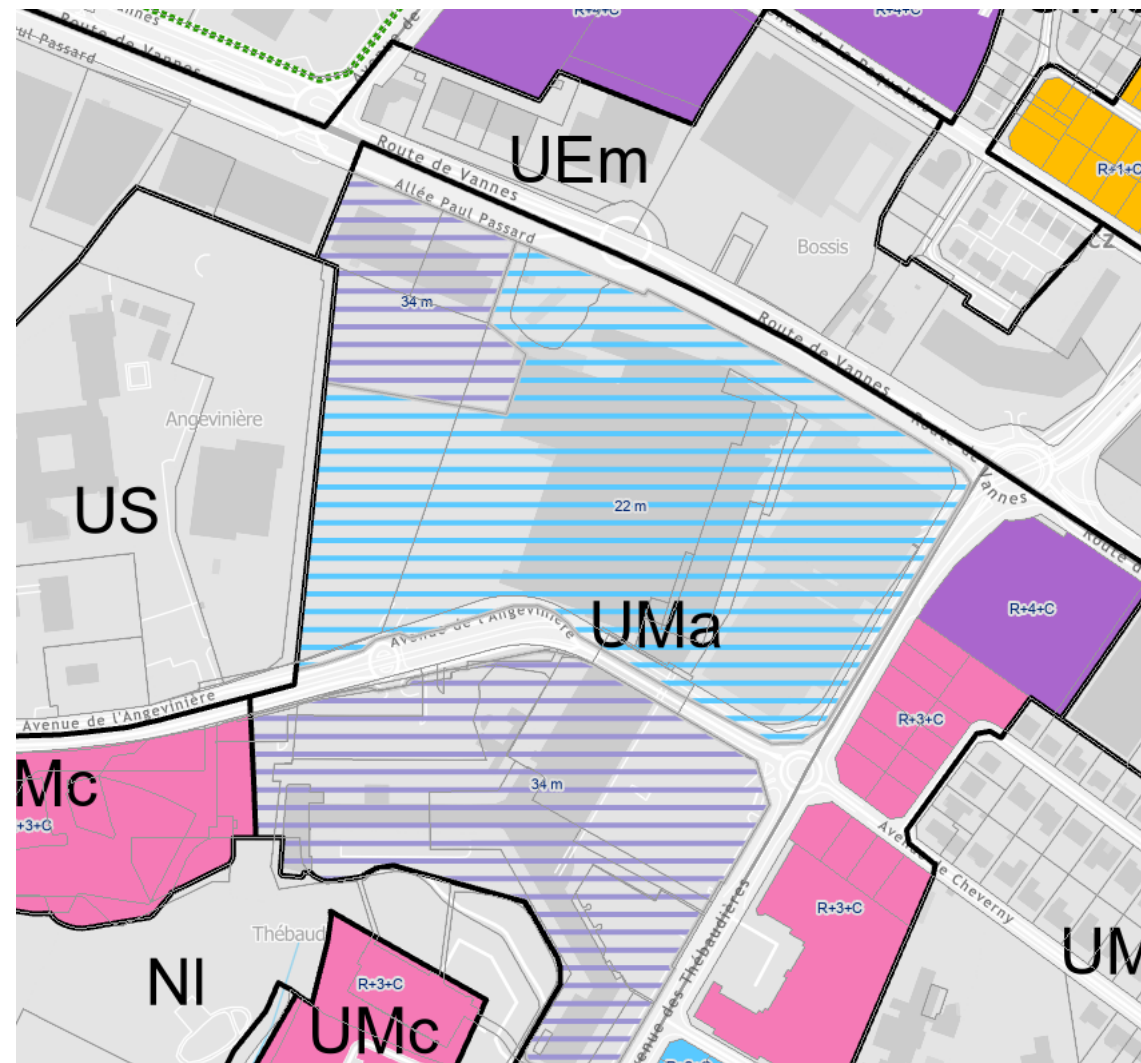
Localisation des sondages à la tarière manuelle et des piézomètres référencés (Source : Fondasol)



Intégration du projet dans son environnement

Hauteurs maximales

Le site est concerné par des limitations de hauteur. Ainsi, la partie nord-ouest et la partie sud du site peuvent avoir des typologies de bâtiments allant jusqu'à 34m de haut, tandis que le centre et l'est du site doit être limité à 22m au maximum.



Hauteurs maximales autorisées
(PLU métropolitain de Nantes Métropole)

Intégration du projet dans son environnement

Nuisances sonores

Le site n'est pas concerné par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Nantes Atlantique. En outre, il n'est pas situé dans des zones de bruits listées par la DDTM44 comme particulièrement bruyantes.

En revanche, le projet est soumis au Plan de prévention du bruit de Nantes Métropole.

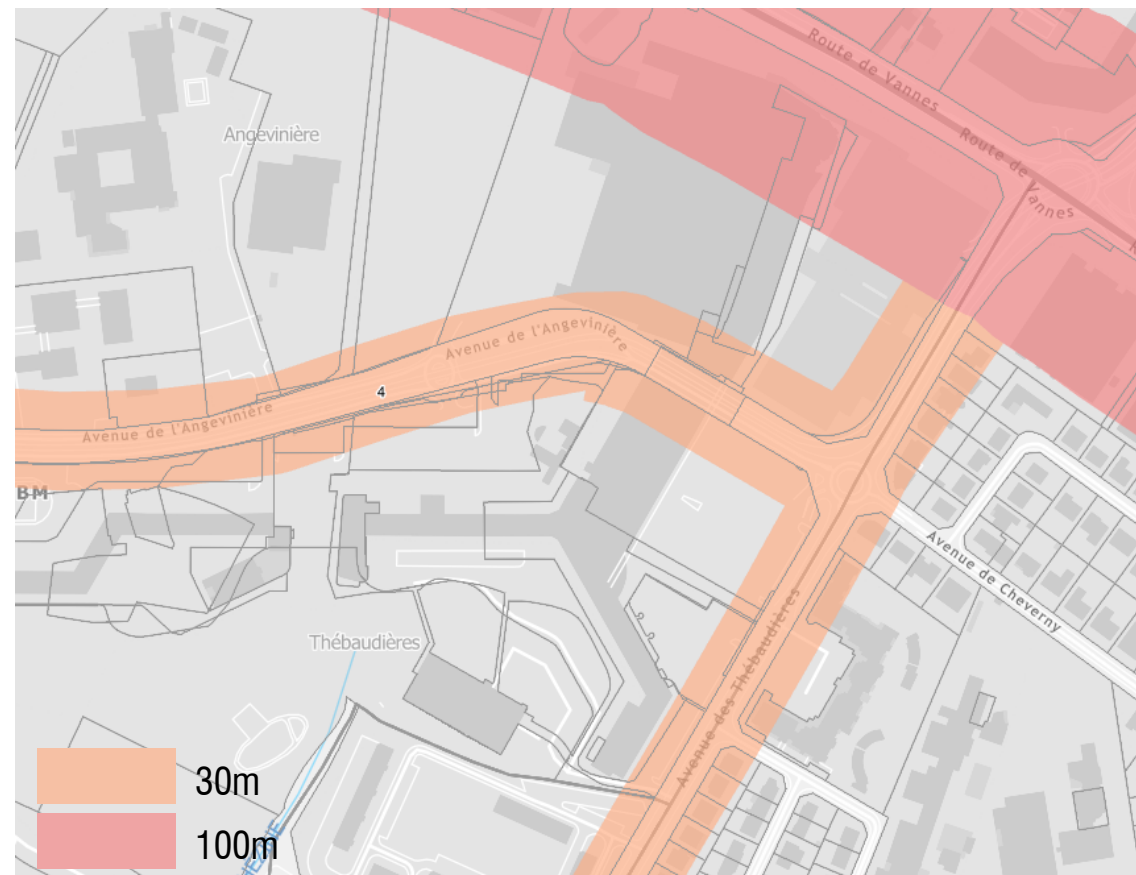


*Zones exposées au bruit en Lden (période jour-soir-nuit) de 1ere génération
(Vizea à partir de données DDTM44)*

Intégration du projet dans son environnement

Nuisances sonores

Le site est situé dans des zones affectées par le bruit de transports terrestres selon le PLUm de Nantes Métropole. Ainsi, les abords de l'avenue de l'Angevinière sont concernés par un secteur d'affectation par le bruit de transport terrestre à 30m, tandis que le nord l'est par un bruit de transport terrestre à 100m dû à la route de Vannes.



*Secteurs affectés par le bruit de transport terrestre
(PLU métropolitain de Nantes Métropole)*

Intégration du projet dans son environnement

Acoustique

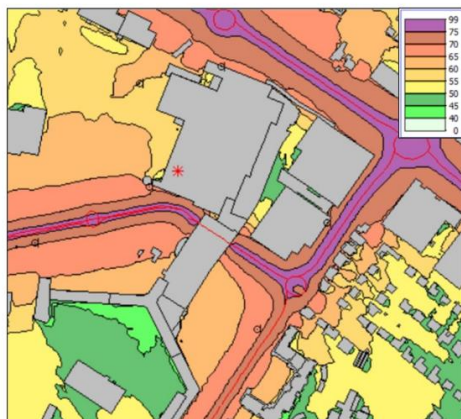
Le quartier englobe un parking en superstructure, un hypermarché et des infrastructures de transport classées au sens de l'arrêté préfectoral concernant le classement sonore : ligne 3 du tramway, Route de Vannes, Avenue de l'Angevinière, avenue des Thébaudières.

Au niveau vibratoire, le passage de tramways entraîne ainsi une gêne pour les habitants. Il pourrait être nécessaire de prévoir des systèmes de découplage vibratoire pour limiter ces nuisances. Une étude vibratoire sur certains bâtiments sera nécessaire.

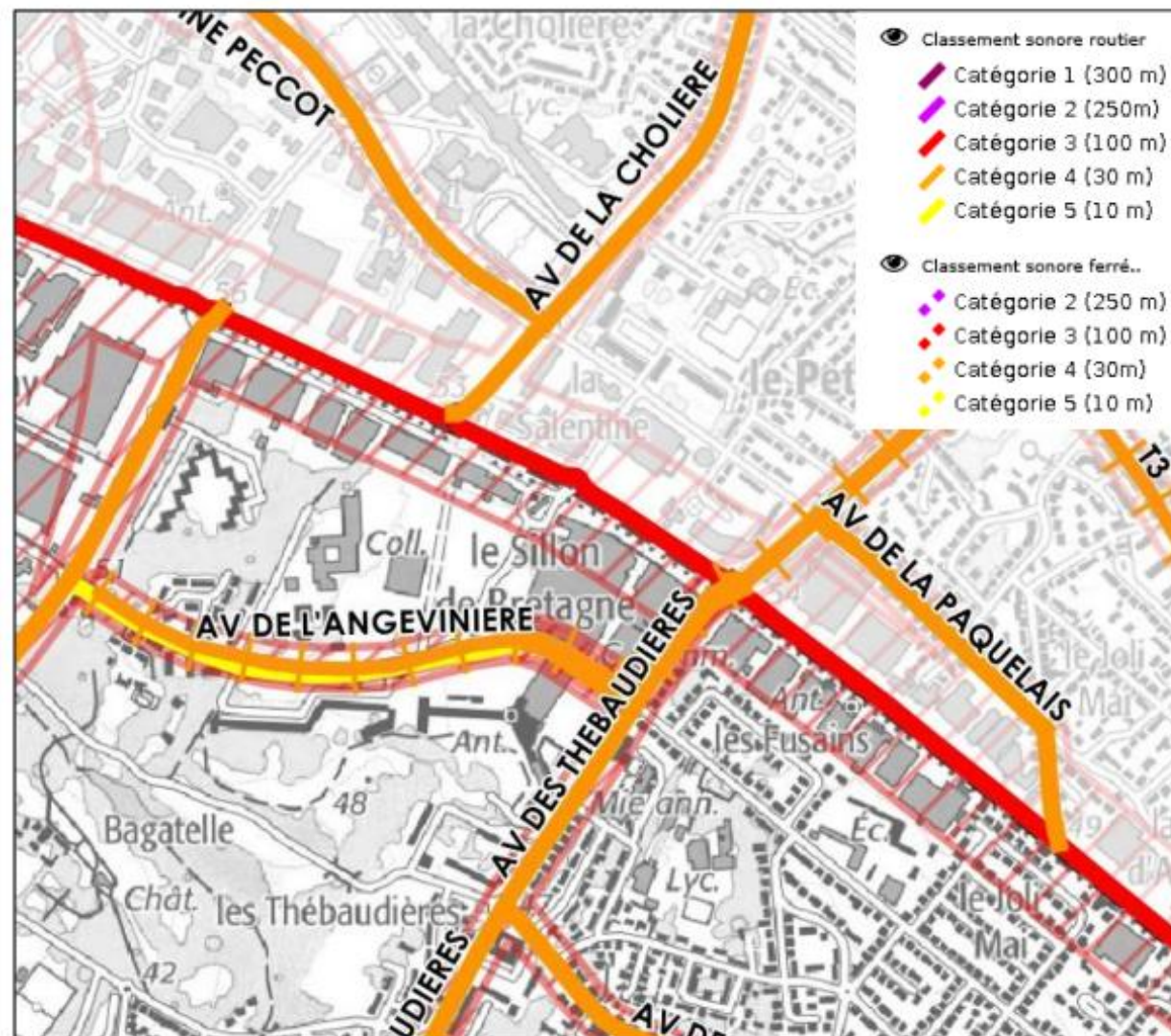
La source sonore majeure, mais ponctuelle, est la Route de Vannes. Le tramway engendre également de nuisances notables. Leur combinaison induit un niveau sonore important dans le secteur.

L'implantation d'habitations sur la zone nécessitera un renforcement des isolements de façade. Un objectif raisonnable serait, pour les bâtiments et logements les plus proches des voies :

$$D_{nT,A,tr} \geq 40 \text{ dB}$$



Cartographie sonore à 3m au-dessus du sol (Acoustique & Conseil, 2025)



Classement sonore des infrastructures de transport proche du site (Acoustique & Conseil, 2025)

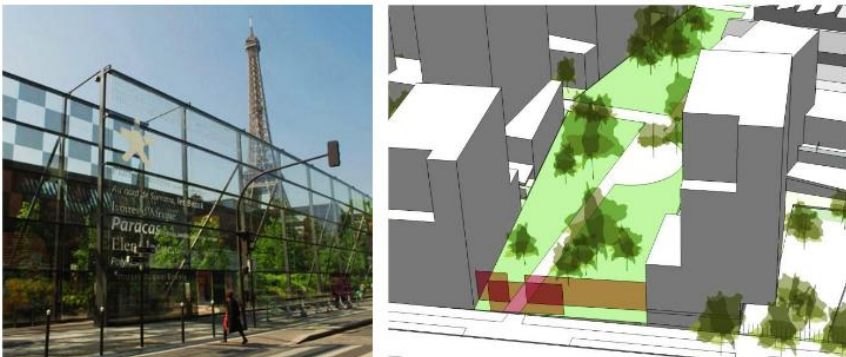
Intégration du projet dans son environnement

Acoustique

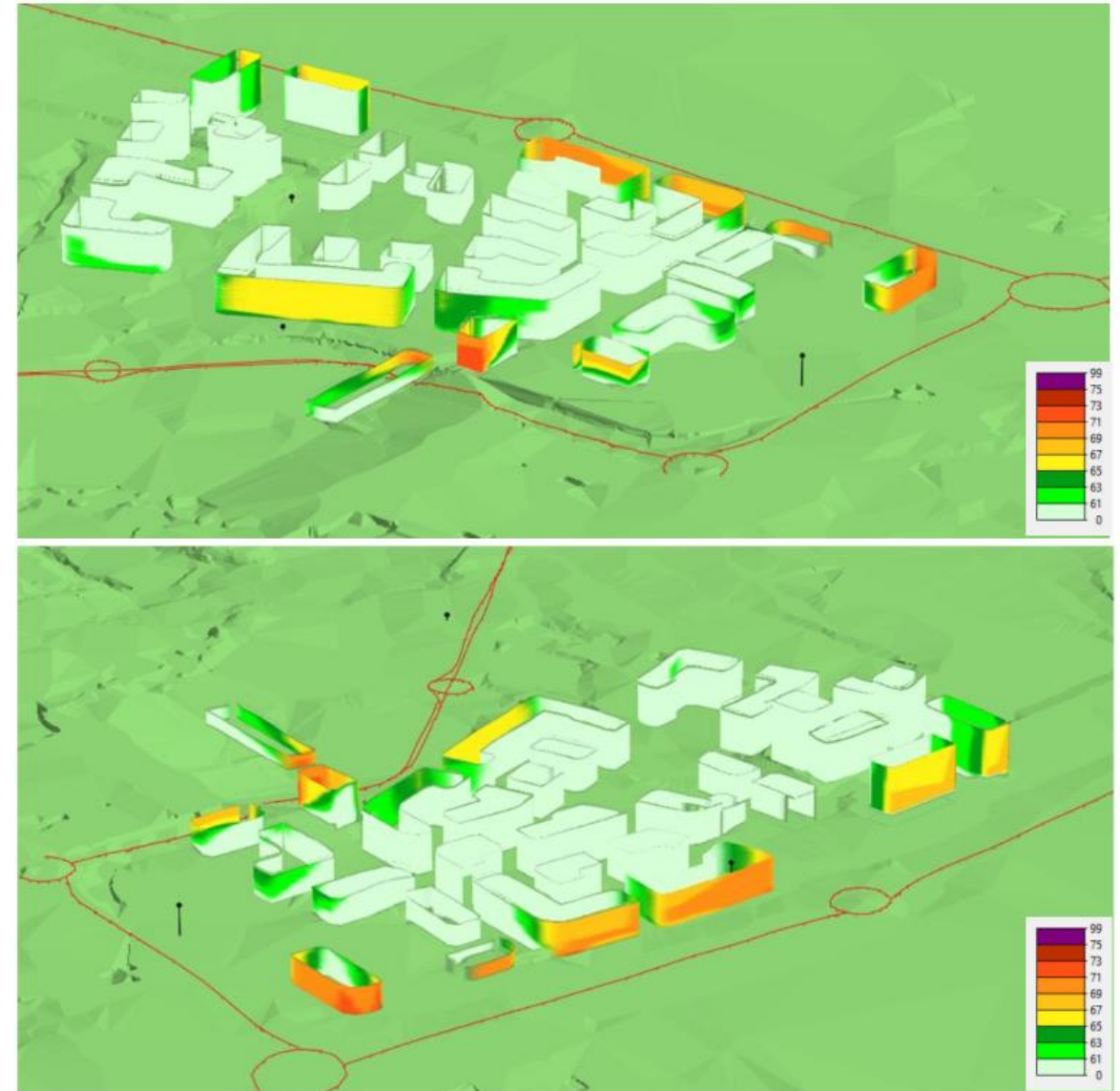
A l'horizon 2040, les niveaux sonores modélisés aux différents points de calcul varient de -3,5 dB à +1,5 dB. La majorité des points ne présentent pas d'évolution significative, à l'exception du point 5, situé au centre de la parcelle, où l'on observe les gains apportés par la présence du futur bâtiment permettant un effet « d'écran » vis à vis de l'Avenue de l'Angevinière et de la ligne de tramway. De manière générale, on observe une baisse du niveau sonore provenant des passages de tramway dans cette configuration.

Les niveaux sonores en façade modélisés atteignent 75 dB au maximum. Ces niveaux élevés auront un impact sur les isollements des façades avec des niveaux d'exigences différents selon la typologie de l'espace (bureau, logement, commerce, ...).

Des solutions de réduction du bruit ont été proposées dans l'étude. Par exemple, la mise en place d'un écran sonore permettrait une réduction de l'ordre de 10 dB(A) dans la zone piétonne.



Ecran du musée du Quai Branly à Paris (gauche) et écran sur les jardins de Seine (Droite) (Source : Acoustique & Conseil, 2025)



Cartographie du niveau sonore modélisé en façade (Acoustique & Conseil, 2025)

Intégration du projet dans son environnement

Mobilité – état des lieux

Le site du projet est accessible par :

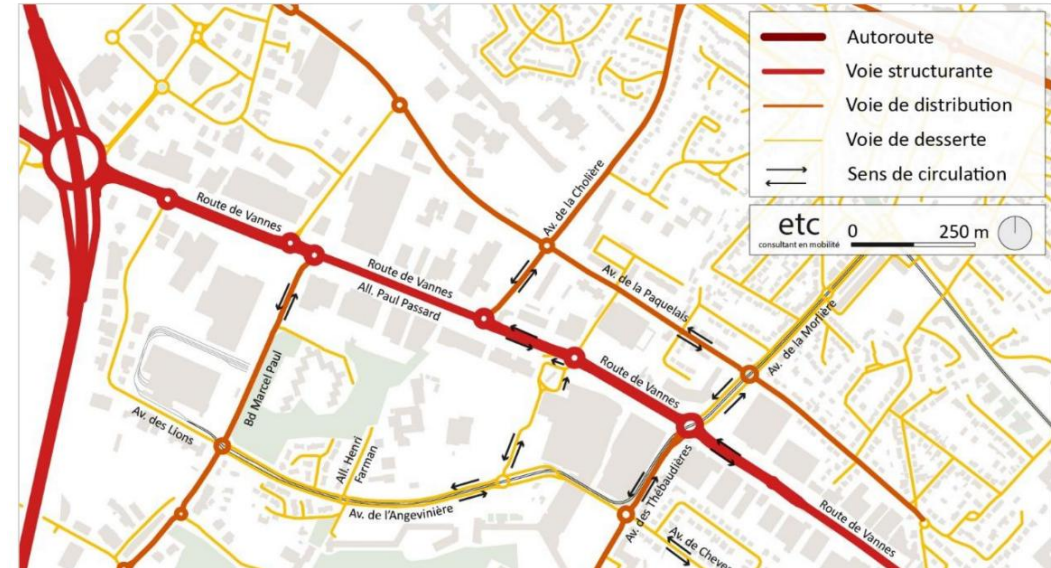
- La RN844 et la route de Vannes
- Les lignes de bus 50, 69 et 89
- La ligne de tramway 3 et la ligne Chronobus 8

Dans le secteur, les habitants privilégient la voiture pour se déplacer : 53% de la part modale correspond à ce mode. Les transports en commun sont importants avec 34%, la marche à pied est moins utilisée : 9%.

La route de Vannes est considérée comme un axe métropolitain majeur car assurant la liaison avec le centre de Nantes mais disposant également d'un caractère commercial prononcé. Elle constitue la colonne vertébrale du réseau routier mais constitue également une potentielle coupure urbaine pour les cheminements piétons. Sur l'ensemble du réseau aux abords du site, la circulation est fluide.

Au niveau des transports en commun, le centre de Saint-Herblain est accessible en moins de 15 minutes, le centre-ville de Nantes en 30 minutes minimum. Le site est bien desservi par les transports mais ces derniers ne concurrencent pas réellement la voiture.

Les aménagements vélos sont majoritairement de qualité mais manquent de continuité, en particulier au niveau cyclable. Pour les piétons, les aménagements sont difficilement lisibles et peu praticables.



Hiérarchisation du réseau de transport, routier en haut, modes doux en bas (ETC, 2025)

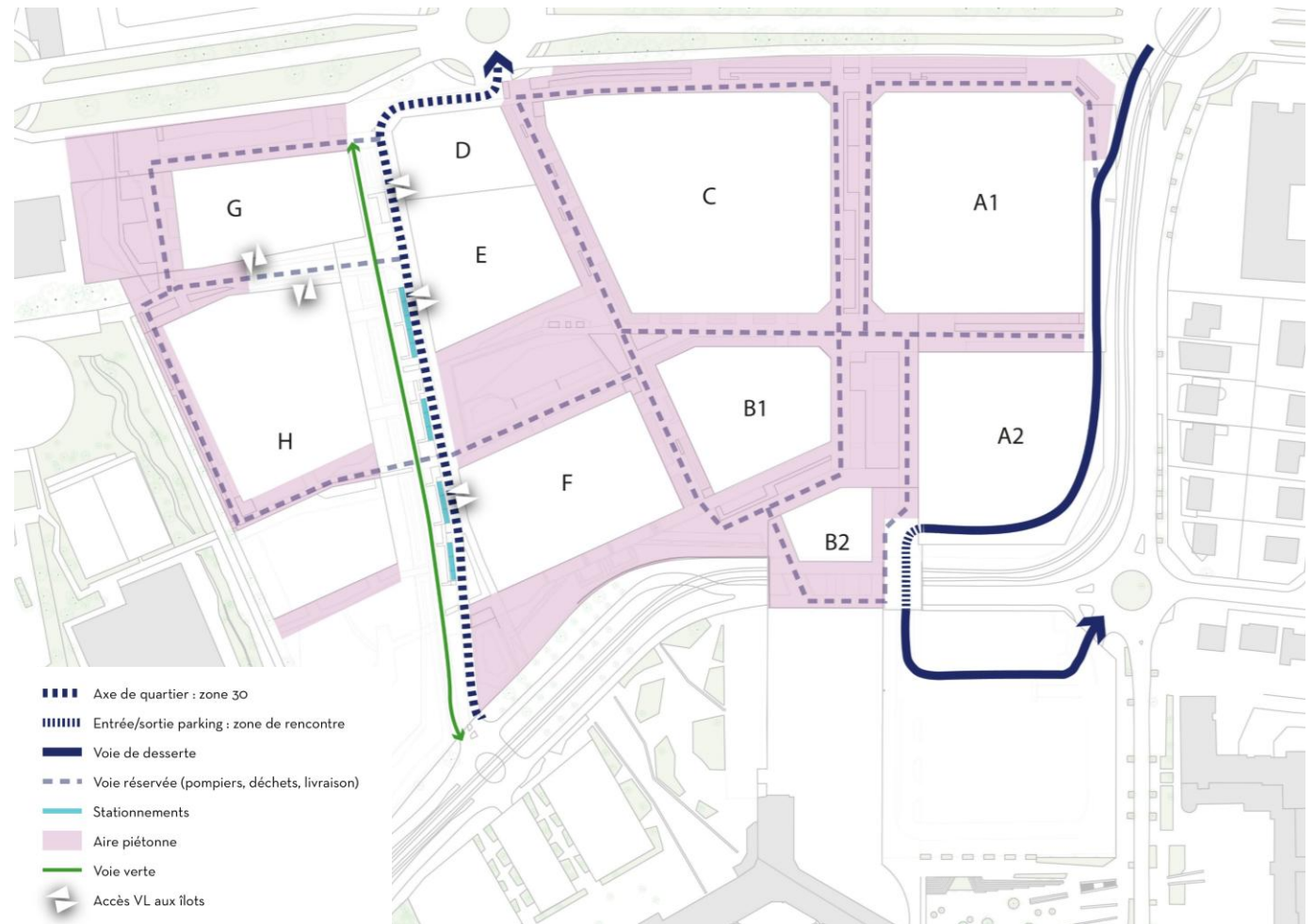
Intégration du projet dans son environnement

Mobilité – scénario de gestion

Le scénario de gestion des mobilités sur le quartier est schématisé sur le plan ci-contre. Il est fondé sur :

- 1 : une entrée uniquement par le giratoire à l'angle de la Route de Vannes et une sortie uniquement pour les véhicules légers par le sud.
- 2 : un accès par l'avenue des Thébaudières et un fonctionnement en boucle du parking au sud.
- 3 : un accès pour les résidents et au parking silos par l'ouest et la création d'une rue à double sens.
- 4 : un accès par le sud par l'avenue de l'Angevinière.

La majeure partie du projet est pensée pour le piéton et les modes doux. Il est constitué de grandes aires piétonnes apaisant les traversées de l'îlot et destinées aux futurs usagers. Les aires piétonnes, soumises à contrôle d'accès, permettront aux véhicules de police, pompiers, répurgation et livraison d'accéder aux différents programmes bâtis. Un axe principal est circulé sur le site, en lieu et place de la voie existante sur la partie ouest du projet. Il est circulé en sens unique montant, limitant les possibles shunts depuis la Route de Vannes. Il est traité comme une zone 30, favorisant la sécurité des modes doux. Une voie verte de 4m de large est mise à distance de la voie circulée par une large bande plantée, et long le parc, reliant l'Avenue de l'Angevinière à la Route de Vannes, et proposant un parcours plus confortable et sécuritaire que l'Avenue des Thébaudières.



Plan de gestion des mobilités



Sommaire

Présentation et localisation du projet

Cadre réglementaire.....	p.3
Méthode de travail de la MOA.....	p.4
Contexte du projet.....	p.5
Plan de situation.....	p.6
Photographies du site.....	p.7
Plans du projet.....	p.9
Abords du projet.....	p.11
Zones protégées à proximité.....	p.14
	p.16

Intégration du projet dans son environnement

Risques naturels.....	p.20
Servitudes du PLUm.....	p.21
Risques technologiques.....	p.24
Nature et pollution des sols.....	p.26
Pollution de l'air.....	p.27
Sites classés ou inscrits.....	p.30
Gestion des eaux pluviales et zones humides.....	p.31
Hauteurs maximales.....	p.32
Nuisances sonores.....	p.34
Acoustique.....	p.35
Mobilité.....	p.37
	p.39

Impact du projet

Faune et Flore.....	p.41
Energies renouvelables.....	p.42
Emissions de gaz à effet de serre.....	p.43
Surchauffe urbaine et bioclimatisme.....	p.44
Impacts cumulés avec les projets proches.....	p.45
	p.47

Impacts du projet

Faune et flore

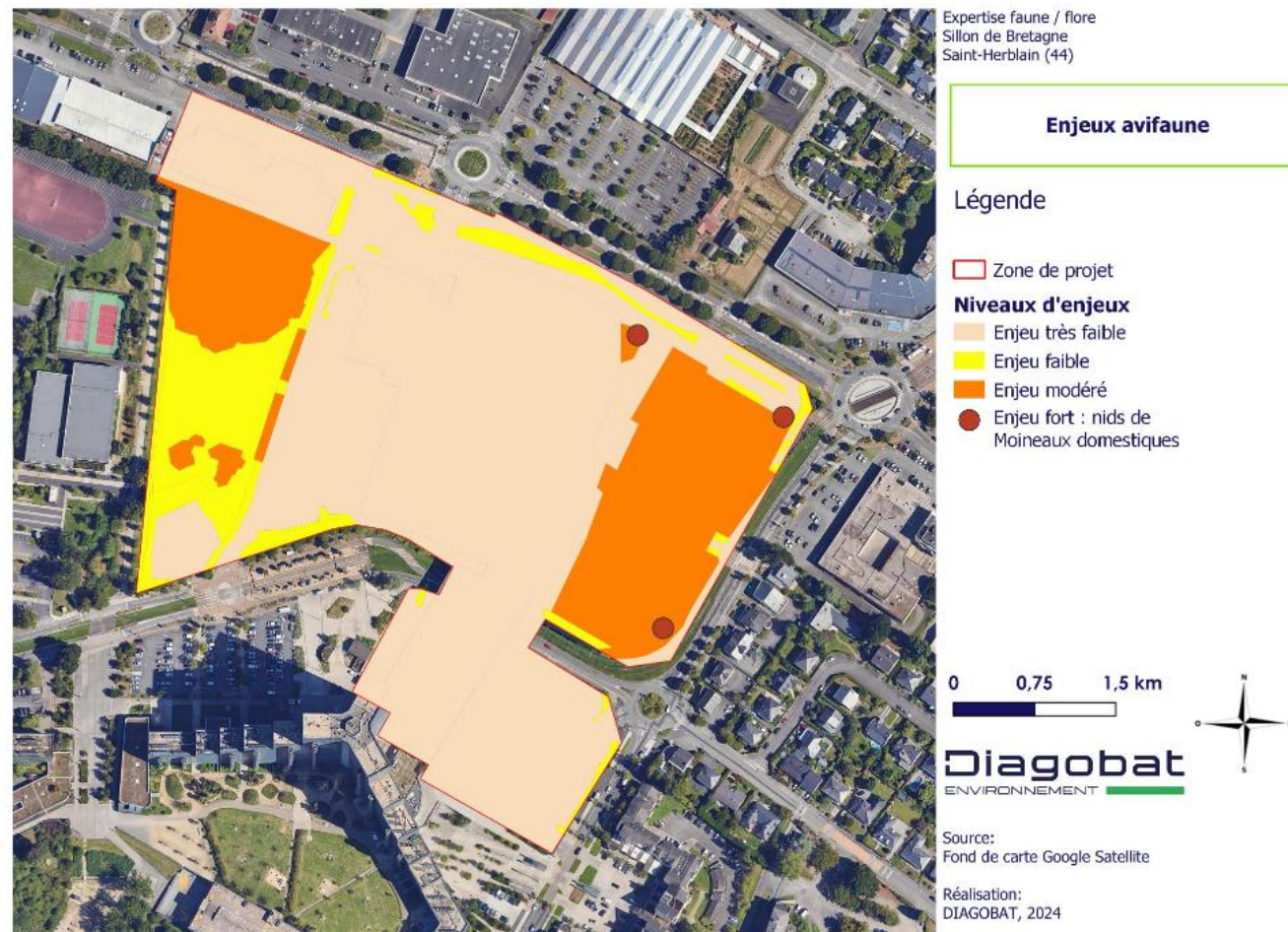
Un diagnostic faune-flore 4 saisons a été mené sur le site. Ce dernier a conclu à un enjeu "très faible à faible" sur les zones végétalisées du site, "très faible" pour les zones anthropisées.

171 espèces végétales ont été repérées sur site, aucune n'est protégée. Des espèces faunistiques envahissantes ont été repérées : Buddleia de David, Herbe de la Pampa, Sénéçon du Cap, ... Toutes sont situées dans l'espace en friche sur la partie ouest du site.

Au niveau de la faune, le site abrite des zones de nidification du moineau domestique, espèce protégée. Ces nids sont présents au niveau du parking silo.

L'étude conclut à des impacts résiduels faibles à très faibles sur la faune comme la flore. La destruction d'habitats est compensée par la création de nouveaux habitats sur le site, mais aussi via la préservation de certains habitats, comme sur le parking silo en partie réhabilité. Le moineau domestique, par exemple, bénéficiera de la réhabilitation du parking silo. Les mesures d'évitement et de réduction préconisées et prévues permettent de considérer les impacts résiduels comme négligeables.

Le projet a de plus un **impact positif** par la renaturation du site : plantations, désimperméabilisation. Les perturbations des habitats et espèces seront donc aussi compensés par de nouvelles formes d'habitats.



Synthèse des enjeux de l'avifaune sur le site (Diagobat Environnement, 2025)

Impacts du projet

Energies renouvelables

L'étude d'opportunité en alimentation en énergie renouvelable du quartier a permis de calculer les besoins du quartier :

- 2 500 MWh/an en chauffage (30%)
- 1 800 MWh/an en eau chaude sanitaire (22%)
- 1 000 MWh/an en froid (12%)
- 3 000 MWh/an en électricité (36%)

Au global, il a été estimé que la consommation énergétique du quartier sera de **8 200 MWh** chaque année.

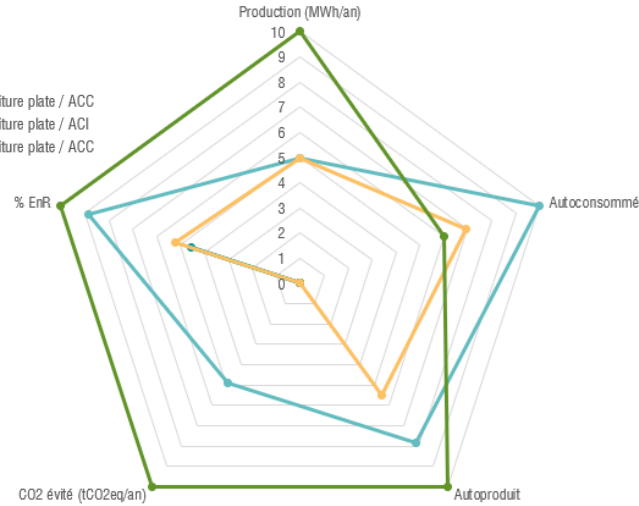
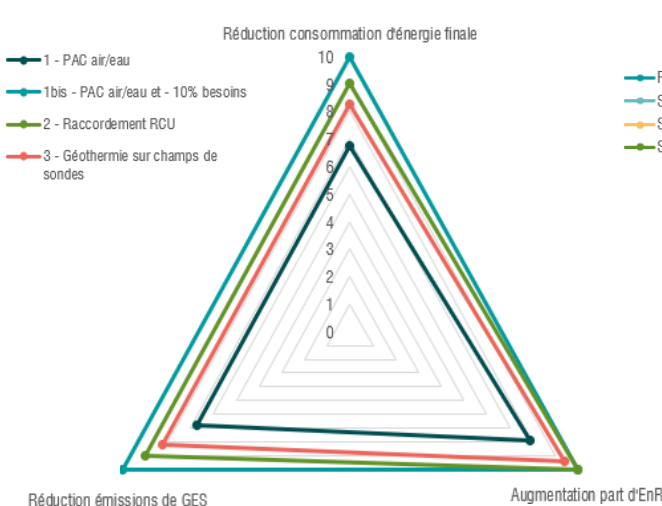
Des scénarios d'**approvisionnement en énergies renouvelables** ont été simulés pour étudier leur impact énergétique, environnemental, technique et financier. Réduire les besoins, se raccorder au réseau de chaleur de la ville, mettre en place de la récupération sur eaux grises ou de la géothermie ont ainsi été des scénarios étudiés pour la production de chaleur. Pour l'électricité, des scénarios de production photovoltaïque avec ou sans consommation collective ont été analysés. Les graphiques ci-contre représentent les résultats (une note de 10 est attribuée au meilleur scénario pour chaque critère).

L'objectif de l'étude était de proposer une solution énergétique du atteignant le taux d'EnR actuel du réseau de chaleur de la ville. Un scénario pertinent du point de vue environnemental, technique et économique ont alors été préconisé :

- Raccordement au réseau de chaleur urbaine,
- Mise en place de panneaux photovoltaïques en autoconsommation collective.

Le porteur de projet s'oriente donc vers le **raccordement au RCU et une stratégie photovoltaïque**.

Taux d'EnR&R	Pas de solarisation	Scénario 2 - 40% / toiture plate / ACC	Scénario 2bis - 40% / toiture plate / ACI	Scénario 3 - 80% / toiture plate / ACC
1 - PAC air/eau	52%	60%	53%	62%
1bis - PAC air/eau et - 10% besoins	53%	62%	55%	64%
2 - Raccordement RCU	65%	74%	67%	76%
3 - Géothermie sur champs de sondes	54%	62%	55%	64%
4 - Récupération sur ECS	53%	61%	54%	64%



Taux d'EnR dans les solutions énergétiques testées dans l'étude (tableau du haut) et bilan environnemental de ces solutions (graphiques du bas, à gauche pour la chaleur, à droite pour l'électricité) (Vizea, 2025)

Impacts du projet

Emissions de gaz à effet de serre

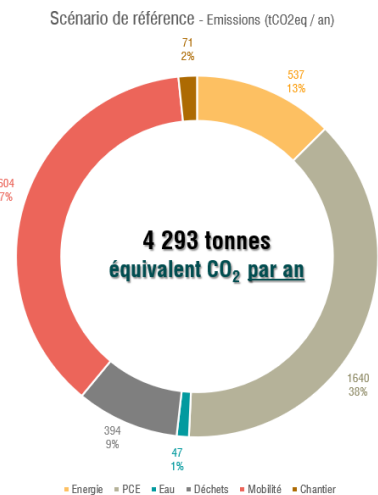
Le projet prévoit une déconstruction, une réhabilitation et une construction d'un nombre important de logements, bureaux et autres espaces. Il émet donc inévitablement une quantité importante de gaz à effet de serre.

En modélisant un quartier alimenté par des pompes à chaleur où les matériaux constructifs « classiques » (type béton) sont majoritaires, les émissions du quartier ont été estimées à près de **4 300 tCO2eq/an sur 50 ans**. Deux postes d'émissions prédominent : les produits de construction et équipements (38%) et la mobilité des habitants (37%).

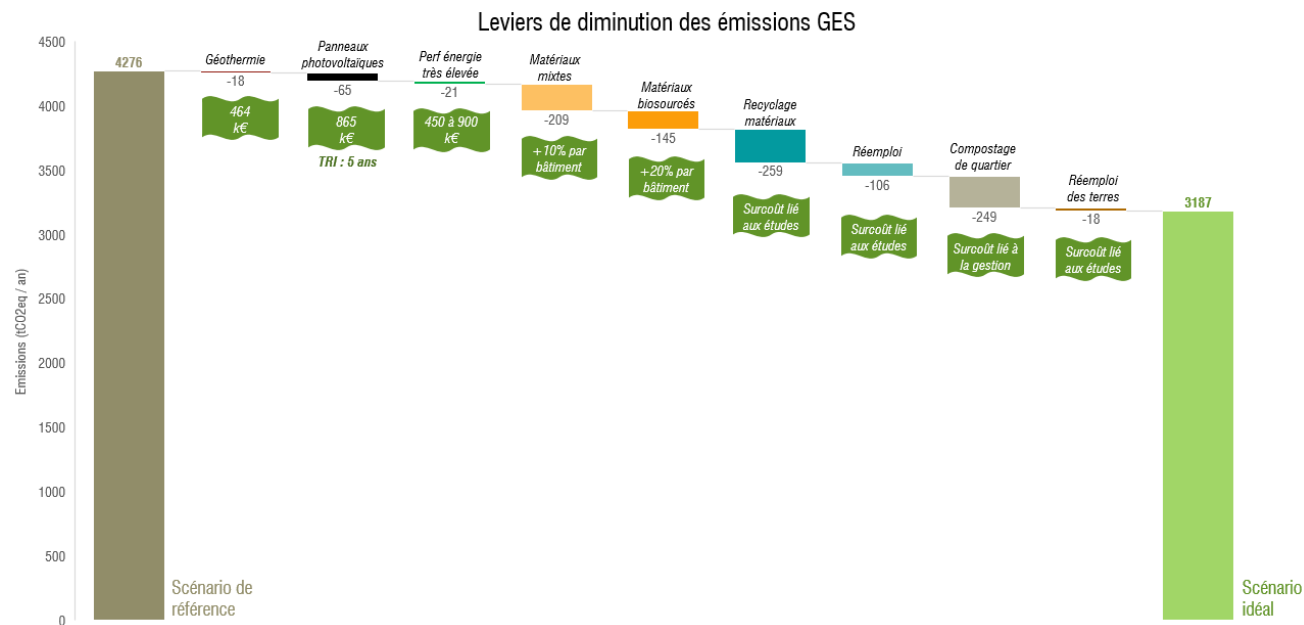
Des **leviers de réduction** des émissions carbone ont été modélisés. Les plus efficaces en termes de réduction des émissions sont la mise en place de matériaux biosourcés dans la construction ainsi que la mise en œuvre de réemploi et de recyclage. Composter les déchets des habitants est également un moyen de réduire les émissions des habitants du quartier.

Si relier les îlots du quartier à un réseau de chaleur urbain entrainerait une **augmentation des émissions** de +2,5%, celles-ci peuvent être limiter par un verdissement du taux d'énergie fossile dans le réseau de chaleur et une limitation des consommations énergétiques du quartier. Ce dernier point relève ainsi d'une importance majeure dans la stratégie environnementale du projet.

Le porteur du projet a pour objectif d'ancrer le projet dans une **logique d'économie circulaire** et de matériaux bas-carbone.



Répartition des émissions de gaz à effet de serre sur le scénario de référence du projet (Vizea, 2025)



Impacts carbonés et financiers des leviers de décarbonation du quartier (Vizea, 2025)

Impacts du projet

Bioclimatisme : surchauffe urbaine

Le projet modélisé dispose de toitures et de façades **fortement exposées à l'ensoleillement**. Le risque d'inconfort estival est donc important. L'orientation des logements, la surface vitrée et les protections solaires devront être des sujets de réflexion centraux.

Il n'y a pas de réel **îlot de fraîcheur** dans le quartier, malgré une forte végétalisation qui limite la surchauffe, notamment des sols.

Le vent est faible dans la majorité du quartier et donc ne sera pas en mesure d'**évacuer la surchauffe** potentielle du site.

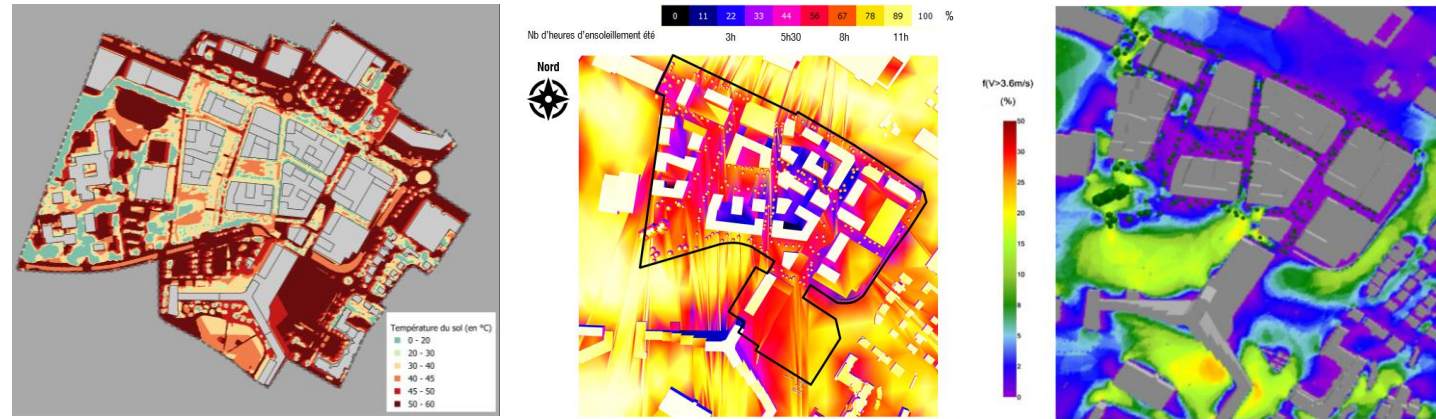
Les enjeux de surchauffe sont donc bien présents, notamment dans :

- les zones imperméabilisées,
- fortement ensoleillées,
- et faiblement ventilées.

Cela rend indispensable une adaptation ambitieuse au changement climatique.

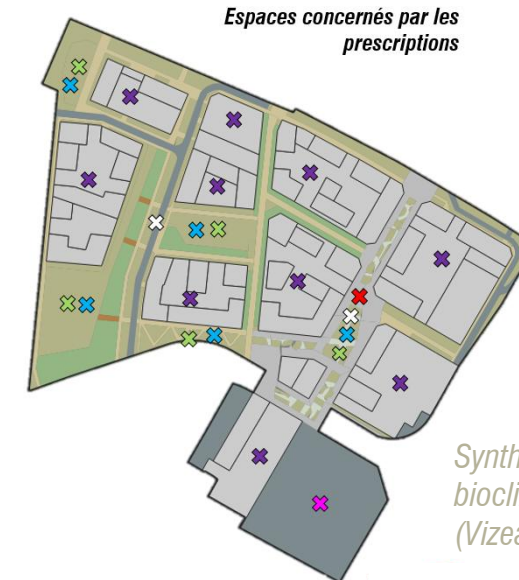
L'étude met en outre en lumière des leviers d'adaptation aux changements climatiques et aux fortes chaleurs : végétalisation des lots privés, mise en place de revêtements clairs sur certains espaces, densification de la trame arborée, etc.

Les **zones les plus à risques** seront tout particulièrement étudiées lors des phases ultérieures du projet afin de **limiter les risques** et les inconforts via la mise en œuvre de solutions architectures, urbaines et bioclimatiques.



Simulations de température au sol, d'ensoleillement en été et d'écoulement des vents sur le quartier (Vizea, 2025)

Très efficaces	
Végétaliser les lots privés	Tous les espaces privés possibles
Revêtements clairs	✗
Densifier la trame arborée	✗
Efficaces	
Toiture végétalisée	✗
Revêtements perméables	✗
Pertinents	
Structures d'ombrage	✗
Rafraîchir via l'eau (fontaines, jeux d'eau)	✗



Synthèse des mesures bioclimatiques proposées (Vizea, 2025)

Impacts du projet

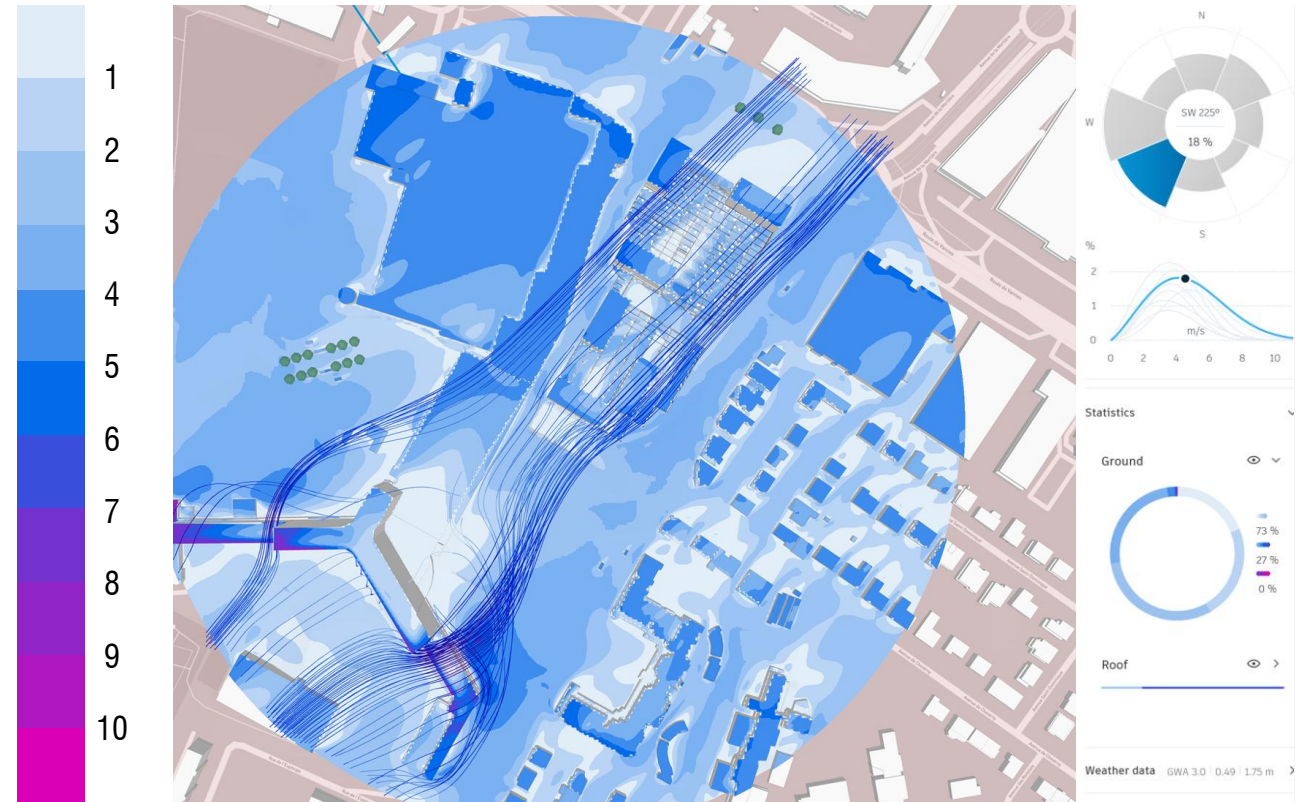
Bioclimatisme : confort d'hiver

La **ventilation est globalement faible** sur l'ensemble de l'espace public en hiver dans les rues du quartier (voir carte page précédente). Les zones les plus sujettes à l'inconfort sont en périphérie du quartier, au niveau de l'espace végétalisé au Sud de l'îlot H, au Sud de l'îlot B et au niveau de l'avenue des Thébaudières où se produit un effet venturi.

Un potentiel inconfort ayant été repéré lors d'une visite de site au niveau de la toiture du parking silo actuel, correspondants aux futurs îlots A1 et A2 et ces îlots étant destinés à accueillir des usages, une étude complémentaire a été menée par l'équipe Richez Associés afin d'évaluer les circulations aérauliques au niveau de ces futures toitures.

Cette étude met en évidence qu'il existe des **risques d'inconfort au niveau de ces toitures**. En effet, bien que le bâtiment du Sillon puisse constituer un obstacle aux circulations d'air au sol, sa forme permet au vent de s'engouffrer par-dessus ses ailes latérales et d'atteindre les toitures. Les îlots dont la morphologie facilite l'arrivée du vent sans obstruction au niveau des toitures-terrasses présentent ainsi un risque élevé d'inconfort. Cela concerne notamment **les îlots A1 et A2**, dont les émergences se situent principalement du côté nord et nord-ouest, bien qu'elles permettent de limiter l'arrivée de vent.

Vitesse du vent
(m/s)



Vitesse du vent au niveau de la partie sud-est du projet (Source : Richez Associés)

Impacts du projet

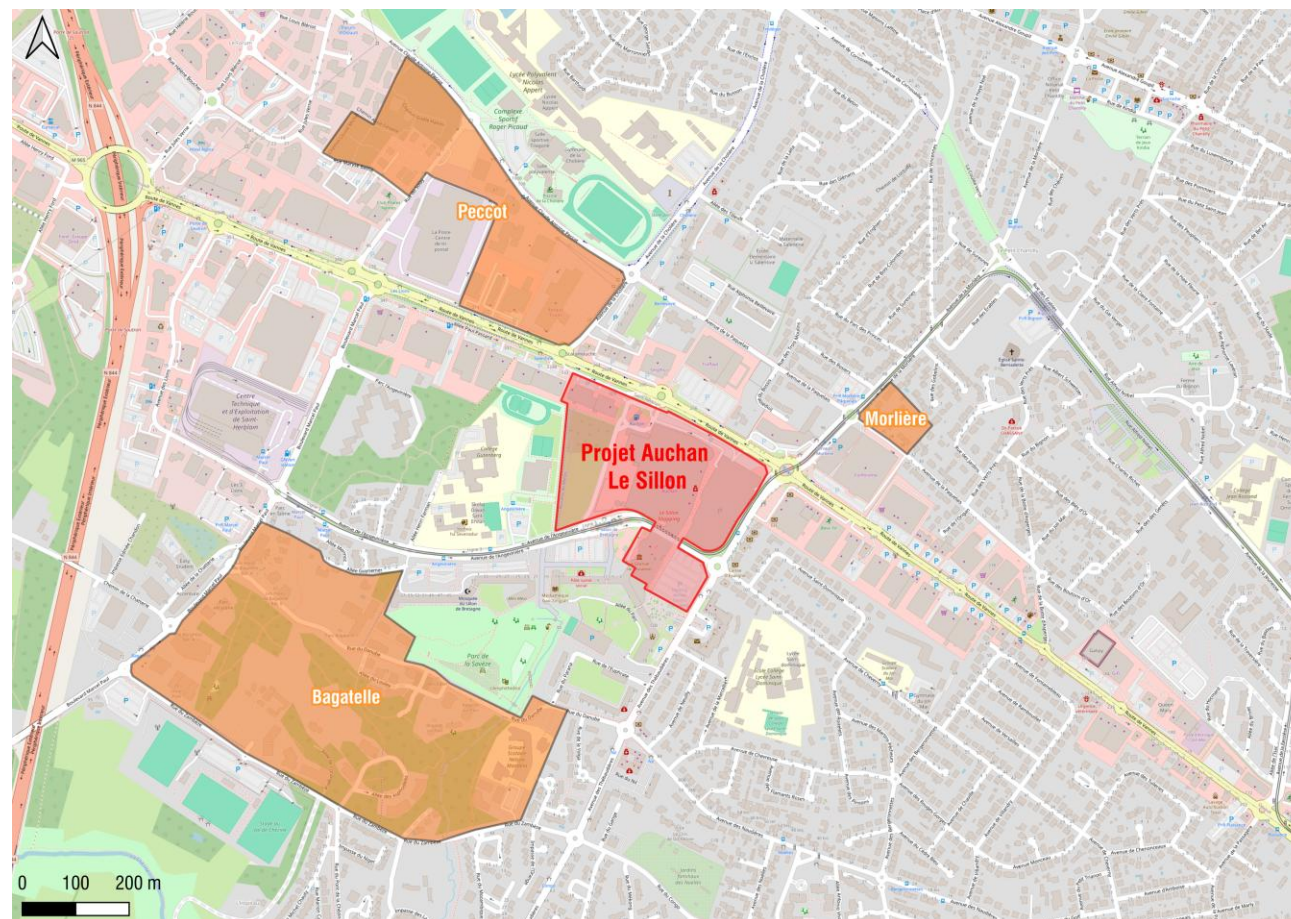
Impacts cumulés avec les autres projets proches – positions par rapport au projet

Le site du Sillon s'inscrit dans un **secteur urbain en mutation**, avec plusieurs opérations menées de manière indépendante le long de la route de Vannes. À ce jour, trois OAP sont identifiées à proximité du site, aucune n'est en phase opérationnelle :

- **OAP Peccot**, 11,22 hectares, au nord du site, sur la commune d'Orvault, dont les réalisations devraient prochainement commencer ;
- **OAP Bagatelle**, 20 hectares, au sud du site, en très grande proximité, en cours de réalisation ;
- **OAP Morlières**, 0,7 hectare, au nord-est du site, dont le phasage n'est pas communiqué dans l'OAP.

Ces projets, bien que spatialement proches, relèvent de maîtrises d'ouvrage, de calendriers et de procédures distincts. Comme décrit page suivante, leur cumul ne génère pas d'incidences environnementales significatives à l'échelle du présent projet, qui s'inscrit principalement dans une logique de désimperméabilisation et de requalification urbaine.

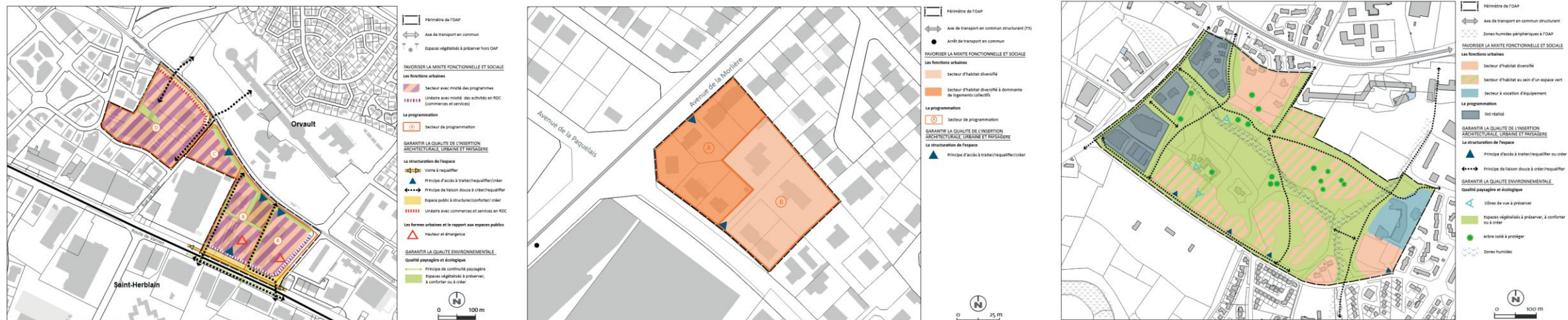
Les trois projets proposent des densités modérées à élevées, mixité fonctionnelle et sociale et une végétalisation notable des espaces. L'accent mis sur les mobilités douces de chacun de ces espaces bénéficiera aux autres. Tous trois bénéficient d'une proximité au tramway, dont les réserves de capacités sont suffisantes pour accueillir les futurs usagers des sites. Les projets intègrent commerces, services et équipements publics pour créer des centralités urbaines qui bénéficieront, notamment en termes d'attractivités, les unes aux autres.



Position des OAP proches du projet Auchan Le Sillon (Source : Vizea, 2025)

Impacts du projet

Impacts cumulés avec les autres projets proches – description des OAP



Plans de principe des OAP Peccot, Morlière et Bagatelle (de gauche à droite) (Source : PLUi Nantes Métropole)

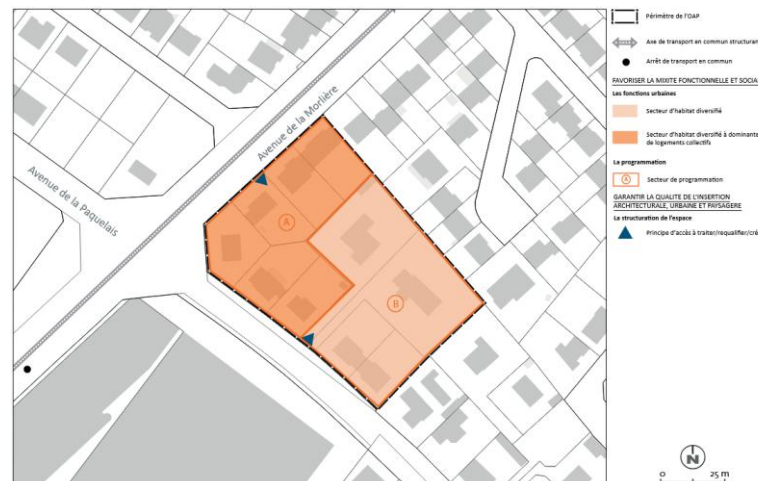
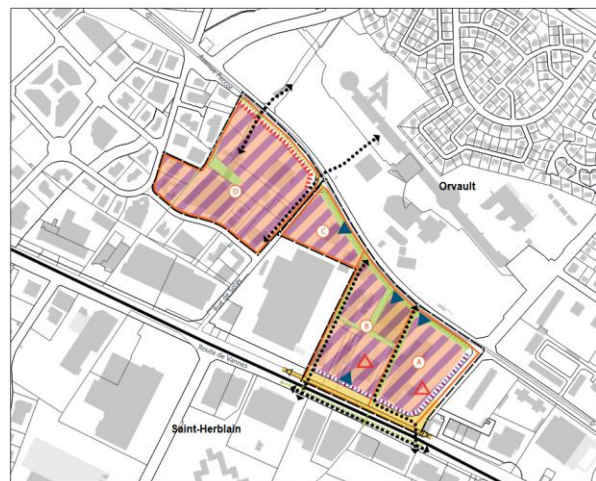
L'OAP Peccot vise le renouvellement urbain de la route de Vannes pour créer une nouvelle centralité métropolitaine mêlant habitat, commerces, services et activités dans un cadre paysager renforcé. Le projet transforme d'anciennes emprises commerciales en quartiers mixtes et qualitatifs, tout en préservant les continuités écologiques entre les vallées du Cens et de la Chézine. Il prévoit environ 700 logements, des équipements, du tertiaire et des commerces, avec une forte ambition environnementale et une haute qualité architecturale. Les aménagements se déploient par phases à partir de 2025.

L'OAP Morlière prévoit une opération de renouvellement urbain bien desservie par le tramway, destinée à renforcer le front urbain le long des avenues de la Paquelais et de la Morlière. Il vise à créer un quartier résidentiel mixte tout en assurant une transition douce avec le pavillonnaire voisin. Deux îlots accueilleront environ 100 logements combinant habitat collectif et individuel, avec une part importante de logements sociaux et abordables.

L'OAP Bagatelle vise à poursuivre l'urbanisation d'un quartier paysager et vallonné, à proximité du tramway et du pôle commercial de la Route de Vannes. Il prévoit environ 1 080 logements diversifiés favorisant la mixité sociale, tout en préservant le patrimoine naturel, boisé et architectural du site. L'aménagement met l'accent sur la qualité paysagère, la desserte douce, la limitation des circulations automobiles et le respect des corridors écologiques et zones humides.

Impacts du projet

Impacts cumulés avec les autres projets proches – impacts cumulés



Plans de principe des OAP Péccot, Morlière et Bagatelle (de gauche à droite) (Source : PLUi Nantes Métropole)

OAP Péccot :

- Objectif de raccordement au réseau de chaleur Nord Chézine → le réseau de chaleur est capable de fournir le surplus de chaleur nécessaire aux deux projets.
- Augmentation du trafic route de Vannes → la présence de transports en commun limite les impacts, les axes sont adaptés pour l'augmentation prévue du trafic liés aux deux projets.
- Augmentation de la fréquence de la ligne 3 → les réserves de capacité de la ligne sont largement suffisantes.
- Impacts positifs sur l'attractivité des deux quartiers.

OAP Morlière :

- Impacts limités du fait de la dimension du projet.
- Réseaux de transport en capacité d'encaisser l'augmentation du trafic et des passagers.

OAP Bagatelle :

- Respect strict du cadre paysager et boisé qui permet le rafraîchissement de la zone et notamment du quartier du Sillon.
- Maillage des cheminements doux qui bénéficiera aussi au quartier du Sillon.
- Réseaux de transport en capacité d'encaisser l'augmentation du trafic et des passagers.

RENDRE POSSIBLE LA TRANSFORMATION DE NOTRE SOCIÉTÉ POUR **PRÉSERVER LA PLANÈTE**

