

Sommaire

1. PREAMBULE.....

2. EVOLUTION DE LA CONSTRUCTIBILITE.....

3. PROJETS DE NOUVEAUX FRANCHISSEMENTS DE LA LOIRE

3.1. HISTORIQUE ET CONTEXTE

3.2. FRANCHISSEMENT DU BRAS DE LA MADELEINE

3.3. FRANCHISSEMENT DU BRAS DE PIRMIL

4. ANALYSE DES EFFETS /MESURES.....

4.1. EVOLUTION DU PROGRAMME GLOBAL DES CONSTRUCTIONS.....

4.1.1. Le milieu physique

4.1.2. Le milieu naturel.....

4.1.3. Le milieu humain et les composantes urbaines

4.1.4. Paysage urbain et patrimoine.....

4.1.5. Les nuisances sonores et vibratoires

4.1.6. Les effets du projet sur la santé

4.2. EFFETS DU FUTUR SYSTEME DE FRANCHISSEMENT SUR LA ZAC ILE DE NANTES.....

4.2.1. Inscription du franchissement du Bras de la Madeleine dans le projet Ile de Nantes

4.2.2. Inscription du franchissement du bras de Pirmil dans l'environnement urbain proche

2

2

43

43

43

54

76

76

76

76

87

87

87

98

98

109

1. Préambule

Par délibération du Conseil Communautaire du 15 octobre 2004, Nantes Métropole a approuvé la création de la Zone d'Aménagement Concerté « Ile de Nantes ».

Le dossier de réalisation, dans lequel s'insère le présent complément, constitue le second volet réglementaire nécessaire à la mise en œuvre de l'opération de ZAC. Le dossier de réalisation a vocation notamment à préciser le contenu de l'opération concernant les équipements publics qui seront réalisés, le programme global des constructions envisagé et les modalités de financement.

Comme déjà souligné dans l'étude d'impact d'octobre 2004 jointe au dossier de création, l'article R.311-7 du Code de l'Urbanisme précise que l'étude d'impact peut faire l'objet de compléments dans le cadre du dossier de réalisation :

"le dossier de réalisation complète en tant que de besoin le contenu de l'étude d'impact... notamment en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient pas être connus au moment de la constitution du dossier de création".

Dans le cas présent, depuis l'achèvement de l'étude d'impact en octobre 2004, des éléments ont évolué et des précisions ont été apportées, concernant particulièrement :

- le programme global des constructions revu légèrement à la hausse,
- le système de franchissement de la Loire avec deux nouveaux ponts dans le secteur Est de l'Ile de Nantes ; depuis la création de la ZAC Ile de Nantes, la localisation des deux ponts a été affinée et la procédure de maîtrise d'œuvre lancée.

L'objectif de ce complément à l'étude d'impact est de faire un constat de la situation actuelle et d'apprécier globalement les impacts éventuels de ces projets et évolutions dans le cadre du dossier de réalisation de la ZAC Ile de Nantes.

2. Evolution de la constructibilité

En cohérence avec l'évolution prévisible de projets de construction dans un secteur stratégique d'environ 197 ha au centre de l'agglomération nantaise, le **programme des constructions a été précisée**. La capacité constructive globale de la ZAC est aujourd'hui estimée à 576 000 m² de SHON (Surface Hors Œuvre Nette). Cette augmentation (d'environ 8 % par rapport au programme évalué en octobre 2004) s'explique notamment du fait :

- ~~des précisions apportées quant à la commercialisation de certaines opérations, conséquence de l'évolution du marché. L'accueil par le marché immobilier des opérations au cours des derniers mois a en effet permis d'affiner les prévisions de charges foncières, d'une répartition plus affinée entre les « activités, bureaux et services » et « les équipements ». Ainsi le CHU initialement comptabilisé au titre des services est aujourd'hui intégré à la catégorie « équipements ».~~
- ~~d'une prise en considération des services connexes ou induits à la réalisation de ces équipements.~~
- ~~des précisions apportées sur certains projets suite aux études de faisabilité relatives à ces derniers, en particulier l'abandon d'un projet de création d'un nouveau quartier mixte à proximité de l'usine Tereos (Béghin-Say). des précisions apportées sur la programmation de secteurs majeurs d'intervention à la suite d'études de faisabilité (ex : centre international des affaires = Euronantes).~~

En revanche la programmation des constructibilités destinées à l'habitat reste inchangée et ne génère de ce fait aucun impact supplémentaire par rapport à ceux pris en compte initialement dans l'étude d'impact du dossier de création.

La prise en compte de ces éléments a conduit à une révision des ~~différents~~deux volets du projet :

- ~~l'habitat,~~ « activités, bureaux et services »
- ~~et~~ « équipements ».

Ainsi, le programme des constructions tel qu'il est révisé aujourd'hui prévoit globalement 576 000 m² de SHON, se répartissant comme suit :

- ~~23980~~ 5000 m² de SHON pour l'habitat, (dito dossier de création)
- ~~18855~~ 0500 m² de SHON pour les activités, les bureaux et services,
- ~~1481~~ 000 m² pour les équipements.

Ce nouveau programme global des constructions se densifie quelque peu mais sans remettre en cause le programme présenté initialement dans le dossier de création de la ZAC Ile de Nantes.

Mis en forme : Retrait : Gauche : 0,63 cm

Mise en forme : Puces et numéros

Mise en forme : Puces et numéros

Le programme révisé permet ainsi de définir et d'ajuster le projet de programme des équipements publics en terme notamment d'équipements de proximité, de flux et de stationnement des véhicules, de calibrage de la voirie, de capacité des réseaux dans les espaces publics. Le projet de programme des équipements publics du dossier de réalisation de la ZAC a ainsi été défini sur la base de ces prévisions de constructibilités révisées.

3. Projets de nouveaux franchissements de la Loire

3.1. Historique et contexte

Dans le cadre des orientations du Plan de Déplacement Urbain et du Schéma Directeur de Transports Collectifs préconisant de compléter le maillage des franchissements de Loire, une première phase de concertation s'est déroulée au mois de novembre 2003. Le conseil communautaire du 19 décembre 2003 a approuvé le bilan de cette première phase de concertation. Suite à cette concertation, un bureau d'études a été missionné pour réaliser une étude de faisabilité comportant plusieurs scénarios.

Les résultats de cette étude ont été présentés au public lors d'une deuxième phase de concertation au mois de juin 2004. Les différents scénarios envisagés sur les bras de la Madeleine et de Pirmil étaient accompagnés d'un récapitulatif de leurs avantages et inconvénients.

Le conseil communautaire du 15 octobre 2004 a approuvé le bilan de cette deuxième phase de concertation, qui a été tenu à disposition du public et lancé deux concours distincts de maîtrise d'œuvre pour chacun des ponts.

Le parti d'aménagement des deux ouvrages a été approuvé par le conseil communautaire le 11 février 2005. Leur positionnement respectif, figurant à titre indicatif sur le plan ci-contre, a été déterminé afin notamment d'éviter la création d'une nouvelle ligne de ponts entre les bras de la Madeleine et de Pirmil, conformément aux objectifs affichés en concertation.

Quelques soient les solutions finalement adoptées, les objectifs généraux qui ont été fixés par le Maître d'ouvrage aux nouveaux franchissements de la Loire à l'Est de l'Ile de Nantes sont les suivants :

- faciliter les déplacements nord sud à l'intérieur du périphérique,
- améliorer les déplacements inter-quartiers,
- créer de nouveaux franchissements de Loire accessibles à tous modes de déplacements,
- préserver la qualité des espaces naturels.

Les nouveaux franchissements feront l'objet d'une étude d'impact détaillée où seront analysés les impacts de ces ouvrages et présentées les mesures envisagées pour supprimer, réduire, et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et sur le cadre de vie des riverains.

3.2. Franchissement du Bras de la Madeleine

Le projet de la ZAC Ile de Nantes est lié à la réalisation du nouveau pont sur le bras de la Madeleine, qui représente l'aboutissement de l'axe Est-Ouest sur l'Ile de Nantes, axe transversal structurant pour l'ensemble de l'île. De fait, la définition des espaces publics, de la trame de la voirie programmée sur la ZAC a pris en compte l'arrivée de ce nouveau pont dans le secteur de l'Hôtel de Région.

Néanmoins, cet ouvrage ne s'inscrit pas dans le périmètre de la ZAC, seul le raccordement du pont aux espaces publics des bords de Loire sera réalisé dans le cadre de la ZAC.

Le scénario retenu prévoit ainsi de relier les terrains vacants de l'Ile de Nantes, dans sa partie est au boulevard de Sarrebruck situé sur la rive nord du bras de la Madeleine.

Sur l'île de Nantes, l'arrivée de ce franchissement s'inscrit dans le réseau d'espaces publics de l'Ile de Nantes, qui sera réaménagé ou crée sur la partie est de l'île de Nantes. Sur la rive nord du bras de la Madeleine, un raccordement est prévu en 1^{ère} phase avec le boulevard de Sarrebruck. Le projet de rénovation urbaine du centre de Malakoff permettra ensuite d'en assurer une continuité vers l'avenue de la Gare.

- Sur le plan technique et fonctionnel, cet ouvrage de franchissement comprendra :
- deux voies de circulation automobile
 - deux voies de Transports en Commun en Site Propre (future ligne n° 5)
 - deux bandes cyclables
 - deux larges trottoirs.

Le raccordement du pont à la trame viaire de l'axe structurant est-ouest prend en considération ces différents flux afin d'en assurer la continuité sur l'axe est-ouest et de permettre leur diffusion sur les voiries adjacentes. Le projet urbain de l'île prévoit ainsi notamment la réalisation d'une nouvelle voie sur des terrains libres de toute occupation, qui sera calibrée en vue d'accueillir des voies de circulation automobile, une ligne de TCSP et des modes de déplacements doux (vélos & piétons).

3.3. Franchissement du Bras de Pirmil

Le scénario adopté prévoit de relier le quai Dumont d'Urville sur l'Ile de Nantes au boulevard des Pas Enchantés sur la commune de Saint-Sébastien-sur-Loire.

Le positionnement de ce pont répond avant tout à la volonté de ne pas créer une nouvelle ligne de ponts à l'échelle de l'agglomération mais plutôt d'assurer une liaison inter-quartier de part et d'autre du Bras de Pirmil.

Ce scénario de positionnement retenu repose sur un réseau suffisamment dimensionné et permet d'éviter le passage le long du CRAPA (Circuits Rustiques d'Activités de Plein Air) qui aurait généré de forts impacts sur un site à caractère paysager, principalement tourné vers la nature.

Cet ouvrage devrait comprendre :

- deux voies de circulation
- deux bandes cyclables
- deux larges trottoirs,
- des raccordements à la voirie.

L'arrivée du pont sur le quai Dumont d'Urville entre le Boulevard Millerand et la rue du Cherche Midi offre des possibilités de diffusion multiple qui permettent d'amoindrir les impacts des flux de circulation à accueillir.

Cet ouvrage ne s'inscrit pas dans le périmètre de la ZAC Ile de Nantes mais sa construction améliorera les relations des quartiers Est de l'Ile de Nantes avec le sud de l'agglomération.

4. Analyse des effets /mesures

4.1. Evolution du programme global des constructions

L'évolution de la constructibilité au sein de la ZAC Ile de Nantes n'aura pas d'impact significatif par rapport au programme initialement présenté.

Les effets du projet de création de la ZAC Ile de Nantes ont été détaillés dans l'étude d'impact d'octobre 2004. Il n'est repris ci-après que les principaux éléments pour souligner que l'évolution de la constructibilité envisagée sur la ZAC n'aura pas d'effet significatif supplémentaire sur les composantes physiques, naturelles et humaines de l'Ile de Nantes.

En l'occurrence, le programme des constructions tel que redéfini au dossier de réalisation de la ZAC requière les mêmes mesures de réduction et/ou de compensation des impacts que celles présentées dans l'étude d'impact initiale.

4.1.1. Le milieu physique

a) Incidences hydrauliques

Tout aménagement sur berge devra faire l'objet d'une certaine attention afin d'évaluer l'incidence sur le fonctionnement hydraulique du secteur. En l'occurrence, le nouveau programme des constructions n'affecte pas les berges de la Loire.

Les flux supplémentaires d'eaux pluviales et usées seront collectés dans des réseaux qui devront pour certains être redimensionnés. Certains aménagements nécessiteront des dispositifs de régulation hydraulique (bassins de régulation, chaussées réservoirs, ...).

Vu sa capacité, la station d'épuration de Tougas est apte à recevoir l'ensemble des eaux usées.

b) Incidences sur la qualité des eaux

Le projet d'aménagement ne conduira pas à une augmentation significative des surfaces de voiries imperméabilisées et l'évolution de la constructibilité ne nécessite pas de voirie supplémentaire. Les eaux de ruissellement se chargeront en poussières, en hydrocarbures ou autres produits, liés principalement au trafic automobile et au stationnement, à l'origine de flux polluants. Plusieurs dispositifs devront être mis en place pendant les phases de travaux pour limiter les risques de pollution (aires de stationnement et de stockage, bassins de rétention provisoires

Pour les pollutions chroniques, des dispositifs de traitement (décanteurs-débourbeurs, déshuileurs, ...) pourront être envisagés à certains exutoires. Ces dispositifs et leur dimensionnement seront précisés lors de l'élaboration des phases projets spécifiques aux zones d'aménagement.

Pour les pollutions accidentelles, il importe d'adopter au préalable toutes les mesures de sécurité nécessaires (Cellule Opérationnelle de Prévention des Risques, sécurité civile, aménagement des bassins de régulation, aménagement des dispositifs de traitement), afin de minimiser le risque d'entraînement des polluants vers le réseau d'eaux pluviales et le milieu naturel.

4.1.2. Le milieu naturel

Le périmètre de la ZAC borde au niveau des berges, 4 des 18 stations présentant un enjeu majeur pour la conservation de l'espèce dans l'estuaire de la Loire (sur les 6 de l'île de Nantes). Tout aménagement de ces berges, prévu en particulier quais André Rhuys et Hoche d'une part, boulevard Louis Barthou d'autre part, tiendra compte de l'espèce :

- déplacement temporaire des pieds avant transplantation ultérieure,
- reprofilage des berges favorable à l'espèce,
- transplantation des pieds sur le nouveau site aménagé,
- entretien des berges compatible avec le maintien de l'espèce.

L'évolution de la constructibilité n'intéresse pas de nouvelles stations et le périmètre de la ZAC est inchangé : le programme se densifie, il ne s'étend pas. En dehors des berges, le projet concerne essentiellement des espaces urbains minéralisés ou des friches et des espaces verts "banals", qui disparaîtront (friches), seront conservés ou créés (espaces verts).

Globalement à l'échelle de la ZAC, la surface d'espaces verts restera la même et la prise en compte de l'Angélique des estuaires dans les aménagements de berge permettra le maintien de l'espèce dans des conditions favorables.

4.1.3. Le milieu humain et les composantes urbaines

A terme, le programme d'habitat prévoit la réalisation d'environ 4 000 nouveaux logements au sein de la ZAC. Au sein du périmètre de la ZAC, ce sont ainsi près de 8000 nouveaux habitants qui trouveront place dans le centre de l'agglomération.

A l'horizon 2008, tel qu'il avait été souligné au dossier de création, 3 500 habitants supplémentaire, devraient s'installer sur l'île de Nantes, pour un nombre de logement additionnel d'environ 1 80750.

Avec une nouvelle offre de surfaces dédiées aux activités, le nombre d'emplois ira également en augmentant et plus particulièrement dans le secteur tertiaire. L'extension du centre commercial conduira au renforcement de la vocation de pôle structurant commercial de l'Ile de Nantes, tout en apportant une offre encore élargie aux habitants actuels et futurs.

Les nouveaux habitants et les futurs emplois devraient avoir également pour effet, sinon le développement, pour le moins le maintien des services et commerces de quartier. L'évolution socio-démographique aura une influence sur la fréquentation des équipements de quartier mais les analyses conduites par la ville de Nantes ne laissent pas présager d'importantes tensions. Dans tous les cas, le programme des équipements publics de la ZAC qui a été défini sur la base des dernières prévisions de constructibilité est en capacité de répondre à la demande. Concernant les déplacements, les effets sont doubles. Ils portent d'une part sur les effets entraînés par le projet lui-même, d'autre part sur certaines mesures prises parallèlement touchant notamment aux transports collectifs.

En terme de réseau de voirie, de nouvelles continuités nord-sud et est-ouest vont permettre de compléter le réseau structurant et ainsi assurer des conditions satisfaisantes de fluidité.

A l'échelle des îlots, certains vont connaître une modification de leur système de desserte interne et de liaisons avec les quartiers voisins.

Avec une augmentation de la population de l'île et les différents projets en terme d'activités ou d'équipements, la circulation va croître. Globalement, les aménagements prévus devraient générer une induction de trafic d'environ 10 000 déplacements. Pour limiter les impacts sur les conditions de circulation, de nouveaux axes sont créés ou complétés, le transit devrait diminuer par l'extension du réseau TCSP et la fermeture de sites de production et de logistique devrait entraîner une baisse du trafic poids lourds. L'offre de stationnement sera adaptée aux besoins au fur et à mesure des opérations

Ces principes se traduisent par la création de parkings de secteur, la suppression progressive des pratiques de stationnement spontanées sur des sites inadéquats, l'obligation de places sur domaine privé, la définition d'un plan d'actions en terme de stationnement sur le domaine public et de stationnement des résidents.

En matière de transports collectifs, l'île bénéficiera à terme d'un véritable réseau TCSP, avec 2 axes nord-sud – les lignes 2 et 3 sur le boulevard des Martyrs Nantais et la ligne 4 sur le boulevard Général de Gaulle – et un axe est-ouest. Tout point de l'île sera alors situé à moins de 500 mètres d'une station de TCSP. Le réseau de bus sera restructuré pour limiter les « doubles-emplois » et affiner la desserte. Ce renforcement de l'offre aura pour effet d'accroître fortement la fréquentation du réseau, tant en terme de desserte interne que de transit via les lignes de TCSP.

Les piétons et deux-roues bénéficieront de différents types d'interventions :

- le développement d'un véritable réseau de promenade sur les berges, et à travers l'île,
- la création d'itinéraires spécifiques inter-quartiers, à but plutôt fonctionnel,
- un traitement qualitatif des trottoirs, traversées et places.

Etabli sur la base des constructibilités affinées, le programme des équipements publics [comprenant des équipements d'infrastructure (voiries, réseaux, espaces publics paysagers, ...) et des équipements de superstructure] satisfiera aux besoins (actuels et futurs) des habitants, salariés et usagers de la ZAC Ile de Nantes.

4.1.4. Paysage urbain et patrimoine

La perception globale de l'île sera maintenue. En revanche, la morphologie urbaine sera profondément modifiée en offrant de nouvelles séquences : de nouvelles constructions s'intégreront au sein des espaces non occupés le long de voies réaménagées, des rues sont reliées et permettent de désenclaver des quartiers.

Les interventions se feront sur de vastes espaces en friche ou sur des îlots et des parcelles disponibles. Quelques tracés de rues seront modifiés, peu de démolitions seront réalisées (à l'exception du Tripode depuis démoli). Concernant le patrimoine architectural et archéologique, aucun édifice protégé n'existe et aucun vestige archéologique n'a été recensé dans les emprises du projet.

Le projet prend en compte des bâtiments inscrits dans la liste du patrimoine nantais et d'autres lieux bâtis liés à l'histoire du site ou symbole d'une époque de construction. Ils sont alors soit mis en scène car témoins du passé soit intégrés dans les nouvelles propositions d'aménagement pour appartenir ainsi au futur tissu urbain.

Le programme des constructions redéfini ne modifiera pas ces éléments puisqu'il se densifie et ne crée pas un nouveau quartier, un nouveau secteur constructible.

4.1.5. Les nuisances sonores et vibratoires

Les périodes de travaux seront à l'origine de nombreuses nuisances sonores qui devront être maîtrisées par une action de la maîtrise d'ouvrage.

Les nuisances liées à l'évolution des déplacements sont difficiles à apprécier car si leur nombre est en augmentation, la répartition entre les divers modes, en particulier par une offre de nouveaux transports en commun ira vers une maîtrise, voire une diminution des nuisances.

4.1.6. Les effets du projet sur la santé

La densification urbaine maîtrisée et accompagnée d'une volonté forte de confortement d'un réseau de transports en commun ne peut que contribuer à une diminution des émissions de polluants atmosphériques.

Cette évolution urbaine va également induire une augmentation du bruit ambiant, qui pourra être maîtrisée en limitant l'usage de la voiture particulière. En ce qui concerne le risque de dégradation de la qualité de l'eau, le risque reste faible.

Ces principes ne sont pas remis en cause par l'augmentation de la constructibilité au sein de la ZAC Ile de Nantes.

4.2. Effets du futur système de franchissement sur la ZAC Ile de Nantes

Les incidences de toutes natures de ce futur système de franchissement au sein de l'agglomération seront évaluées précisément dans le cadre des études d'impact sur l'environnement relatives à chacun des deux ponts. En particulier, leur impact sur les stations d'Angélique des Estuaires sera analysé et des mesures éventuelles (de conservation et/ou de compensation) proposées.

S'agissant de la ZAC Ile de Nantes, ces deux nouveaux ouvrages de franchissement auront des impacts positifs sur les modalités et les conditions de déplacement sur l'Ile.

Globalement, ils permettront en effet :

- de répondre à l'arrivée de nouveaux habitants, de nouvelles activités et d'équipements,
- ils favoriseront des relations inter-quartiers par des circulations apaisées et mieux réparties sur l'Ile,
- ils permettront de meilleures répartition et diffusion des flux même si en l'absence de simulation, il est difficile d'évaluer les reports de trafic.

Le positionnement des ponts répond à la volonté de ne pas créer une nouvelle ligne de ponts (évitant ainsi le trafic de transit) mais plutôt de nouvelles connexions inter-quartiers permettant ainsi de modérer les flux. Par ailleurs, le raccordement de ces futurs ouvrages à l'Ile de Nantes sera facilité par la présence d'un réseau viaire bien dimensionné.

Les nouveaux ponts ne favoriseront pas la création d'un nouvel axe nord/sud qui aurait été préjudiciable au « projet urbain Ile de Nantes » en terme de flux routiers (trafics de transit et nuisances associées), de cadre de vie et d'image.

En effet :

- le pont sur le bras de la Madeleine sera l'aboutissement de l'axe est/ouest sur l'île, assurant la continuité des déplacements avec les quartiers Malakoff et de la Gare,
- le pont sur le bras de Pirmil aura pour principal objectif d'assurer les liaisons inter-quartiers, de favoriser la desserte locale au sud-est de l'île et de modérer les flux : ces derniers seront mieux dispersés sur cette partie de l'île car ils se dilueront de part et d'autre du pont entre les rues Alexandre Millerand et la rue du Cherche-Midi.

Les deux ponts s'inscrivant dans une logique multimodale de traitement des déplacements, ils proposent chacun des voies dévolues aux modes de circulation douce (piétons et cyclistes).

4.2.1. Inscription du franchissement du Bras de la Madeleine dans le projet Ile de Nantes

Le franchissement du bras de la Madeleine est l'aboutissement de l'axe est-ouest de l'île qui se développe de Chantenay à Baco et remet l'Est de l'île dans une articulation directe avec le nouveau quartier de la gare. Avec les voies est-ouest de l'île de Nantes et la future avenue de la gare, ce nouveau franchissement vient assurer la continuité d'un ensemble de boulevards urbains qui relieront entre eux les quartiers qui cernent aujourd'hui le centre historique de l'agglomération.

Sur cet ouvrage, est prévu un site de TCSP en continuité de l'axe ouest-est prévu sur l'île de Nantes.

Sur l'île de Nantes, la limite du projet de franchissement est constituée par la culée, les raccordements aux voiries en sont exclus.

La réalisation du pont s'inscrira en compatibilité avec le traitement de voirie envisagé par le projet d'espace public sur la rive sud du bras de la Madeleine (berge nord de l'île de Nantes) dans le cadre des travaux de la ZAC Ile de Nantes. En particulier l'ouvrage devra être compatible avec le projet de création d'un quai encadrant l'ouvrage de franchissement. Le projet de ZAC propose en effet la création d'un quai, nouvel espace public structurant de l'Est de l'île, qui assure la mise en situation des constructions actuelles et à venir et l'arrivée du nouveau pont dans un enchaînement et une continuité de l'espace public.

L'articulation de l'ouvrage au quai ne devra cependant pas contrarier la poursuite de la promenade des berges du tour de l'île pour les piétons et les promenades en deux roues.

Les projets de traitement des espaces publics de la rive nord de l'île de Nantes et celui du pont étant susceptibles d'évolutions pendant la phase de conception, des adaptations réciproques des projets permettront la mise en œuvre cette compatibilité.

La réalisation des remblais contigus, des dalles de transition et le raccordement des réseaux pluviaux faisant partie du programme de la ZAC Ile de Nantes, le nouveau franchissement n'aura pas d'impact sur ces équipements et installations.

La conception et les caractéristiques de l'ouvrage devront prendre en considération et servir les objectifs du projet urbain « Ile de Nantes » qui a anticipé l'arrivée de ce pont. En conséquence, les impacts de ce nouveau franchissement sur la ZAC Ile de Nantes ne peuvent avoir qu'une incidence positive.

4.2.2. Inscription du franchissement du bras de Pirmil dans l’environnement urbain proche

L’ouvrage s’inscrit dans des contextes urbains différenciés sur l’île de Nantes au nord, et sur le territoire de Saint-Sébastien au sud.

Au nord, l'ouvrage se situe dans un secteur bâti mixte (habitations, hôtel Mercure, bureaux, équipements publics..).
La diffusion du trafic pourrait avoir des impacts sur la sécurité des personnes (écoles maternelles et élémentaires Louise Michel à proximité et autres points sensibles) et sur le cadre de vie des riverains.

Il est stipulé dans le programme prévisionnel du franchissement que « *le projet et ses raccordements devront être compatibles avec les aménagements urbains existants ou envisagés sur l’île de Nantes...* ». Le nouveau pont et ses infrastructures associées ne devraient donc pas perturber le programme global de constructions et des équipements envisagés sur la ZAC Ile de Nantes.

En définitive, les projets de nouveaux franchissements de la Loire sont conçus de manière à s’adapter au projet urbain envisagé sur l’île de Nantes, qui les a lui-même précédemment pris en à lui-même en compte pour sa propre définition.

Dans cet esprit, leurs effets ne seront que bénéfiques au regard des échanges, de la circulation, de la répartition des flux et de l’intermodalité dans les déplacements.