



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

**Avis délibéré sur le projet de
Parking silo place des 8 et 11 mai 1945
à Saint-Nazaire (44)**

n°MRAe PDL-2024-7911
et PDL-2024-7912

Introduction sur le contexte réglementaire

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays de la Loire a été saisie du projet de parking silo projeté place des 8 et 11 mai 1945 à Saint-Nazaire en Loire-Atlantique.

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 et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre de la procédure de permis de construire pour laquelle le dossier a été établi.

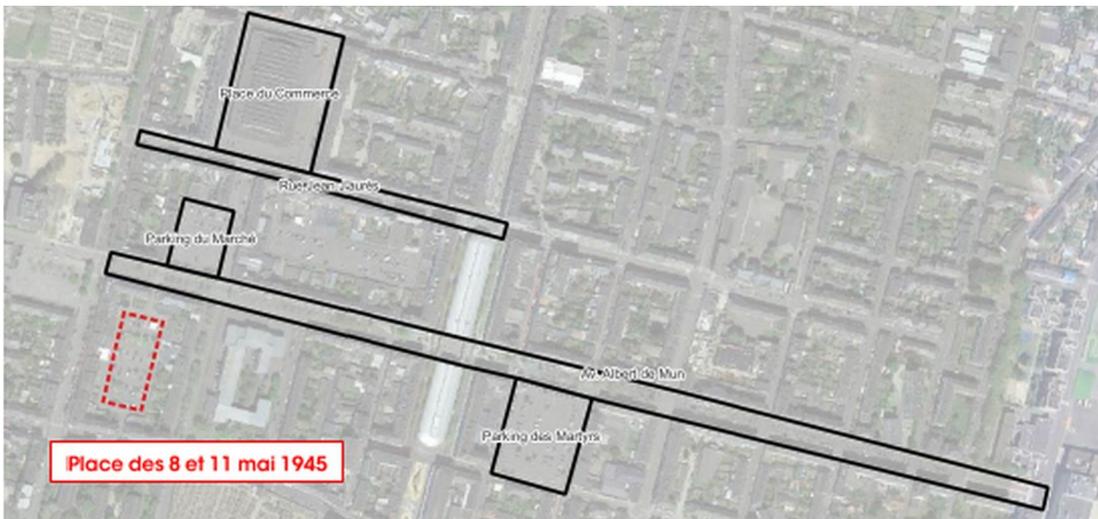
Conformément au règlement intérieur de la MRAe adopté le 10 septembre 2020, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis. Ont ainsi délibéré sur cet avis en séance collégiale du 23 juillet 2024 Bernard Abrial, Mireille Amat, Vincent Degrotte, Daniel Fauvre, Audrey Joly et Olivier Robinet.

Destiné à l'information du public, le présent avis de l'autorité environnementale doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de la procédure de consultation du public. Il ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, cet avis 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.

1 Présentation du projet et de son contexte

Le projet de parking silo s'inscrit dans l'objectif de la transformation du centre-ville de Saint-Nazaire dans le cadre d'un projet urbain global de la ville intitulé « Ville jardin au bord de l'océan ». Cette ambition vise à augmenter la part du végétal, à diminuer l'imperméabilisation, à réduire les phénomènes d'îlots de chaleur et à développer les mobilités actives (piétons et cycles). L'objectif est ainsi de passer de 300 m² à 6 000 m² d'espaces végétalisés et de 200 à 400 arbres de 2023 à 2030.



localisation des projets centre-ville (source : étude d'impact page 206)

Le projet de parking silo sera situé place des 8 et 11 mai 1945. Il offrira une capacité de stationnement de 331 places pour les voitures (dont 8 accessibles pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et 20 avec une

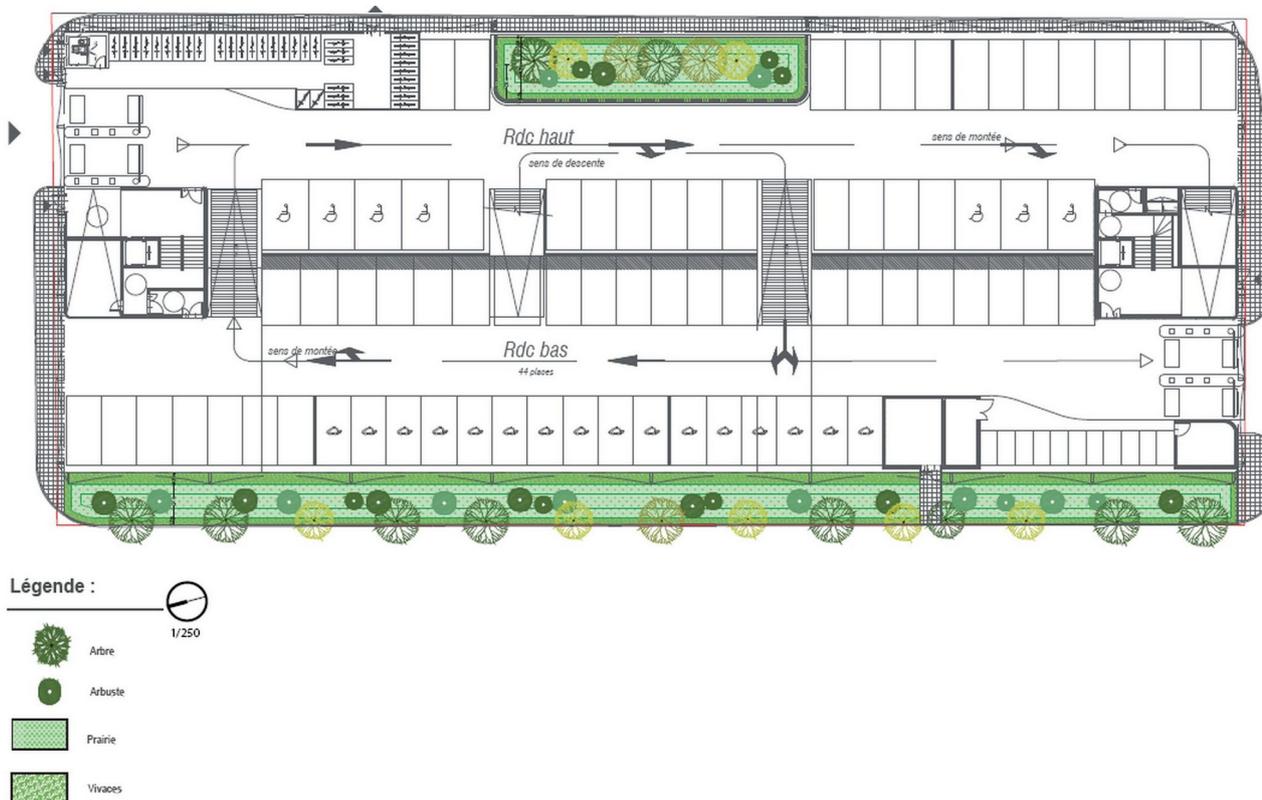
installation de recharge pour véhicules électriques), 11 pour les deux-roues motorisés et 51 pour les vélos. Il est organisé en demi-niveaux (trois niveaux côté Est et quatre niveaux dont un semi-enterré côté Ouest). Il contribuera à réduire partiellement le déficit attendu d'environ 400 places de stationnement en semaine (hors pics des mardis et vendredis, jours de marché), selon une évaluation tenant compte des projets de requalification des espaces publics prévus par l'ambition ville jardin ainsi que des besoins liés aux autres projets d'aménagement connus et envisagés.



vue aérienne du projet de parking (source : étude d'impact page 222)

Le parking silo sera implanté en cœur d'îlot, à la place d'un parking aérien existant de 149 emplacements dont la voirie périphérique sera conservée pour desservir les propriétés riveraines. Le parking n'est pas centré sur l'îlot mais décalé vers l'Est (du côté où il est moins haut) pour dégager une bande végétale de 4 m côté Ouest qui sera plantée d'arbres et d'arbustes. La façade est cependant percée d'une alcôve de 5 m de profondeur et 22 m de long pour offrir une respiration végétale.

Les essences végétales seront choisies parmi la végétation adaptée aux milieux humides. En effet, d'une part, la nappe est affleurante et, d'autre part, les végétaux seront implantés au sein d'une noue paysagère d'infiltration ou d'un espace de stockage des eaux pluviales (alcôve). Une gestion différenciée de type naturelle sera mise en place.



Plan des aménagements paysagers (source : étude d'impact page 244)

Le bâtiment sera habillé d'un bardage aluminium micro-perforé pour laisser passer la luminosité à l'intérieur et assurer une ventilation naturelle. Le traitement mat de la peinture visera à éviter les effets de réverbération ou d'éblouissement. Les façades se présenteront comme une succession régulière de plis cintrés et concaves apportant du rythme à l'échelle de la place. L'alcôve de la façade est sera bardée en bois à claire-voie. Les cages d'escalier aux extrémités nord et sud auront aussi un bardage extérieur en bois.

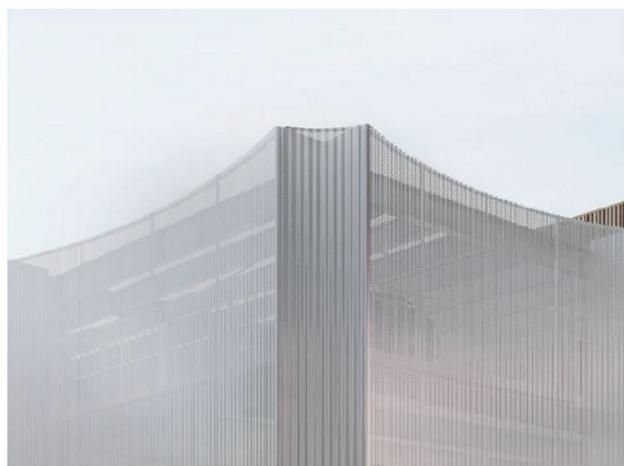
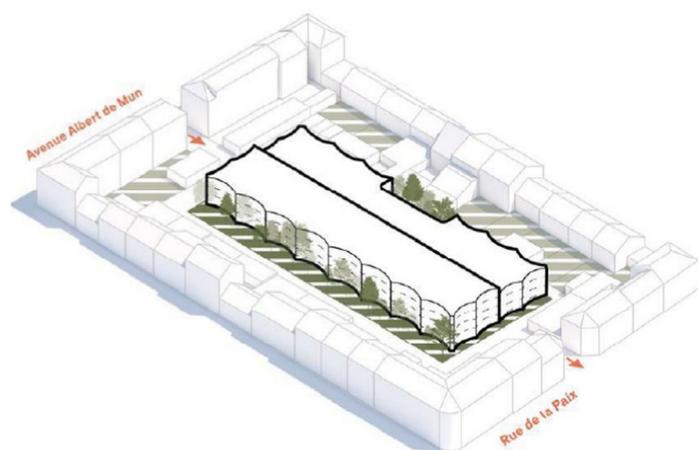


Schéma de la volumétrie du parking silo (source : étude d'impact page 234)

Les derniers niveaux seront ombragés grâce à des panneaux photovoltaïques posés à l'horizontale sur 1 776 m², soit environ 70 % de l'emprise au sol du parking silo. La puissance installée sera d'environ 400 kWc. L'électricité produite, réinjectée dans le réseau, est estimée à 540 MWh par an.

Les eaux pluviales seront collectées et stockées d'une part dans le volume dégagé au niveau de l'alcôve dans la façade Est (capacité de stockage de 44 m³ avec utilisation partielle pour l'arrosage de la végétation voire pour l'infiltration malgré une perméabilité très faible) et d'autre part dans un caisson enterré sous le rez-de-chaussée haut (capacité de 77 m³). Ces eaux stockées seront rejetées au niveau de la voirie à l'aval, dans le respect du fonctionnement actuel, au débit régulé de 7 l/s/ha et après passage par un séparateur à hydrocarbures. Le volume de stockage a été dimensionné pour prendre en charge une pluie cinquantennale.

L'espace résiduel de la place des 8 et 11 mai 1945 sera traité en espace de rencontre : circulation limitée à 20 km/h avec priorité aux piétons et double-sens cyclables.

La construction du parking nécessitera la dépose préalable du garage à vélo existant (qui pourra faire l'objet d'une réutilisation ultérieure par la collectivité) ainsi que « *l'extraction et l'évacuation des arbres* » existants (sans information sur le site éventuel de transplantation envisagé).

2 Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du projet d'une part, et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation d'autre part, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- l'usage des sols et leur « désimperméabilisation » ;
- la gestion de l'eau (en particulier les eaux pluviales) et la prise en compte de la biodiversité ;
- les nuisances potentielles pour les riverains ;
- la vulnérabilité et l'adaptation au changement climatique ;
- l'intégration paysagère.

3 Qualité de l'étude d'impact et du résumé non technique

Le présent avis porte sur le dossier d'évaluation environnementale, composé du dossier de permis de construire du parking silo déposé par Sonadev, du dossier de permis de construire des panneaux photovoltaïques déposé par la société Actisun et qui contiennent tous les deux la même étude d'impact. Les dossiers de permis de construire comme l'étude d'impact sont datées d'avril 2024.

3.1 Étude d'impact

3.1.1. Le périmètre du projet

Le projet examiné par l'étude d'impact se limite au réaménagement de la place des 8 et 11 mai 1945, comprenant la construction du parking silo et l'installation en toiture de panneaux photovoltaïques. Toutefois, le dossier présente aussi ce projet comme une composante d'un projet urbain global intitulé « ville jardin » de réaménagement d'un ensemble d'espaces publics du centre-ville de Saint-Nazaire.

Dans ce contexte, la MRAe rappelle que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité »¹.

Il convient donc d'élargir l'objet de l'étude d'impact qui doit porter sur l'ensemble des espaces à réaménager : la place des 8 et 11 mai 1945 mais aussi la place du commerce avec le parvis des halles, le parking du marché, la rue Jean Jaurès, l'avenue Albert le Mun et le parking des martyrs de la résistance.

1 cf. dernier alinéa du III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement

3.1.2. L'analyse de l'état initial de l'environnement

L'étude d'impact expose les éléments clés de l'analyse de l'état initial de l'environnement, présentés par thématique avec une synthèse pour chaque thème.

La place des 8 et 11 mai 1945 est actuellement entièrement à usage de circulation et de parking. Elle est donc entièrement imperméabilisée, sauf au droit des quelques arbres présents. Dans le cadre d'une étude géotechnique, des essais de perméabilités ont révélé une perméabilité quasi nulle des terrains. Selon le zonage d'assainissement des eaux pluviales de la Carene (communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire), le bassin versant où se situe le projet est très sensible au plan hydraulique, d'où une obligation de rétention à la parcelle pour une pluie cinquantennale avec un débit de fuite de 7 l/s/ha. Les abords de l'exutoire des eaux pluviales est l'objet d'usages sensibles : baignade, pêche à pied et conchyliculture.

Pour ce qui concerne les milieux naturels, le site du projet est à l'écart de tout milieu remarquable : l'estuaire de la Loire (zone Natura 2000) est à environ 1 km au sud et le marais de Brière (zone Natura 2000) à 1,9 km au nord. Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Carene (communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire) prescrit, pour les espaces urbanisés, d'y introduire des qualités paysagères et fonctionnelles à l'appui des espaces jardinés et plantés et de favoriser la nature en ville. Les investigations naturalistes ont conclu à l'absence d'enjeu vis-à-vis de la flore et des habitats. Les enjeux faunistiques sont faibles, que ce soit en matière de chauves-souris, d'oiseaux ou d'insectes. Le parking existant étant entièrement imperméabilisé, les jeunes arbres isolés constituent des habitats insuffisamment attractifs.

Pour ce qui concerne les risques majeurs, le site du projet est en dehors des secteurs inondables selon le plan de prévention des risques littoraux de la presqu'île guérandaise – Saint-Nazaire et reste éloigné des installations classées pour la protection de l'environnement (plus de 1 km de toute ICPE). Il est en revanche en limite d'un secteur sujet aux inondations de caves et soumis au risque de tempête, de mouvement de terrain (niveau faible), de séisme (niveau modéré) et lié au radon (niveau faible). En matière de nuisances, aucune pollution des sols n'a été identifiée, ni sur site, ni par les recherches historiques et documentaires. Une étude acoustique a été conduite pour caractériser l'ambiance sonore initiale : le niveau de bruit moyen se situe entre 42 et 45,5 dB de jour et entre 38 et 39 dB de nuit (un niveau de bruit de 37 dB est retenu par l'étude d'impact pour le confort des riverains). Le site existant, un parking aérien en enrobé noir en milieu urbain, est fortement concerné par le phénomène d'îlot de chaleur urbain : une étude départementale évalue l'écart de température avec le niveau moyen à +6,7 °C au droit du projet.

Concernant l'usage actuel du site, la place des 8 et 11 mai 1945 compte parmi les 8 parkings payants et 6 parkings gratuits du centre-ville de Saint-Nazaire. L'abri à vélo existant figure parmi les huit abris vélos du centre-ville. Au-delà de cette fonction de stationnement et de la description du nombre de places offertes (149 places pour les voitures ; le dimensionnement de l'abri vélo existant n'est pas précisé), l'usage actuel de la place n'est toutefois pas abordé. Une étude de calibrage du besoin a été réalisée, qui compare uniquement l'offre de stationnement et le besoin théorique à l'échelle large du centre-ville, aujourd'hui et en tenant compte des aménagements prévus. Le dossier ne présente pas de données chiffrées quant à la saturation de la place des 8 et 11 mai 1945 le vendredi matin (jour principal de marché). L'usage réel de l'abri vélos n'est pas abordé. Des précisions sont attendues sur ce point.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de l'état initial de l'environnement avec des données présentant l'usage effectif actuel de la place des 8 et 11 mai 1945, en matière de stationnement automobile et vélo.

3.1.3. L'articulation du projet avec les documents de planification

L'inscription du projet parmi les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) Nantes – Saint-Nazaire et du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint-Nazaire Agglomération est détaillée. Au niveau du règlement du PLUi, le projet est plus particulièrement situé en zone urbaine UAa1cv qui correspond au centre-ville resserré de Saint-Nazaire issu de la reconstruction, qui autorise des bâtiments de 21 m maximum de hauteur.

L'étude d'impact resitue le projet par rapport aux objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire Bretagne 2022-2027 et aux prescriptions du projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'estuaire de la Loire en cours de révision dans sa version validée par la commission locale de l'eau le 18 février 2020. Elle inscrit aussi le projet parmi les orientations du programme local de l'habitat (PLH) 2022-2027 et de la délibération-cadre mobilité, approuvée en novembre 2023 comme déclinaison à l'échelle de la ville de Saint-Nazaire du plan de déplacements urbains (PDU) et du plan climat air énergie territorial (PCAET) adoptés à l'échelle de l'agglomération.

3.1.4. Le suivi du projet, de ses incidences, des mesures ERC et de leurs effets

L'étude d'impact propose un suivi écologique pendant 5 ans pour vérifier le rôle paysager et écologique des espaces végétalisés aménagés, la bonne reprise des arbres transplantés et comparer les cortèges faunistiques (notamment les oiseaux) à l'échelle de la place des 8 et 11 mai 1945.

Le suivi des arbres transplantés hors site du projet est une mesure utile pour garantir l'efficacité du projet de transplantation.

3.1.5. Les méthodes

Les méthodes employées pour la réalisation de l'étude d'impact sont rappelées succinctement dans une partie dédiée de l'étude d'impact (page 294 et suivantes). La MRAe évoque au paragraphe 5.4 ci-dessous une insuffisance en matière de présentation de la méthodologie de l'étude d'ensoleillement.

3.2 Résumé non technique

Le résumé non technique est conforme au contenu de l'étude d'impact. Sa vocation pédagogique est confortée par les illustrations, notamment concernant la description du projet et l'identification des enjeux environnementaux. La présentation des incidences sous forme d'un tableau est synthétique. Les mesures d'évitement et de réductions importantes pour justifier l'atténuation des principales incidences potentielles du projet sont toutefois insuffisamment explicitées (un simple intitulé s'avère insuffisant).

La MRAe recommande de compléter le résumé non technique pour y expliciter les principales mesures d'évitement et de réduction des incidences et pour tenir compte des évolutions qui seront apportées à l'étude d'impact suite aux autres observations du présent avis.

4 Analyse des variantes et justification des choix effectués

L'étude d'impact aborde la recherche des alternatives au projet retenu après une identification du besoin évaluée à 345 places de stationnement.

La comparaison entre un ouvrage enterré ou en élévation a conduit à retenir la solution d'un parking silo pour un motif économique (coût à la place estimée variant du simple au double). En effet, la nature des sols à Saint-Nazaire, avec de nombreux matériaux issus de la reconstruction et des pollutions potentielles, renchérit la solution souterraine.

Deux sites ont ensuite été comparés, la place Marcel Paul et la place des 8 et 11 mai 1945. La place Marcel Paul est toutefois plus éloignée du centre-ville et d'une superficie inférieure. Le parking silo aurait ainsi dû comporter un niveau de plus tout en étant situé à une distance plus réduite des habitations riveraines que dans le cas de la place des 8 et 11 mai 1945 où le parking silo, en cœur d'îlot, est aussi mis à distance des habitations par l'existence d'un retrait des façades principales des habitations par rapport à la limite de l'espace public.

Une comparaison des hypothèses enterrée ou en élévation sur les motifs environnementaux était toutefois attendue.

La MRAe rappelle que l'étude d'impact doit comprendre « une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine »².

La réalité du surcoût lié à l'éventuelle pollution des sols, évoquée par l'étude d'impact comme justifiant le choix d'une solution en élévation, devrait aussi être objectivée au regard des connaissances acquises sur l'éventuelle pollution des sols.

La MRAe recommande de compléter la justification du choix de la solution (en élévation ou enterrée) par une comparaison des coûts tenant compte des connaissances sur l'absence de pollution des sols selon les analyses effectuées.

5 Prise en compte de l'environnement par le projet

5.1 L'usage des sols et leur désimperméabilisation

La place des 8 et 11 mai 1945 représente une superficie de 2 900 m² environ. Le dossier met en vis-à-vis l'imperméabilisation totale de la place actuelle et la désimperméabilisation de 414 m² que va permettre le projet. Toutefois il compte, à tort, comme imperméabilisées les surfaces actuellement enherbées situées au pied des vingt-quatre arbres existants, donc la désimperméabilisation effectuée sera inférieure à 400 m².

5.2 La gestion de l'eau

Le système de gestion des eaux pluviales du parking silo est dimensionné pour la pluie cinquantennale, avec un débit de fuite imposé à 7 l/s/ha au regard de la sensibilité du bassin versant aux rejets littoraux.

La description de la gestion des eaux pluviales du projet dans l'étude d'impact est exclusivement centrée sur le bâtiment du parking silo, sans détail concernant la voirie périphérique. Il est supposé que les eaux pluviales y ruisselleront en surface jusqu'à la rue de la paix, comme actuellement. Le rôle de noue de la bande végétalisée côté ouest est toutefois annoncé dans le paragraphe qui présente le choix des végétaux à planter, proposant une végétation adaptée aux milieux humides au regard de la nappe affleurante et de leur implantation « dans une grande noue paysagère permettant la gestion naturelle et gravitaire des eaux pluviales en infiltration ». Pour rappel, le dossier indique que les sols en place sont très faiblement perméables. La noue permettra ainsi la prise en compte uniquement des faibles pluies, tout en assurant l'irrigation de la végétation.

Pour une pluie plus importante que la cinquantennale, l'eau débordera des ouvrages de stockage via la berge la plus basse de l'espace vert en creux de l'alcôve est et ruissellera sur la voirie pour rejoindre les avaloirs de la rue de la paix (au sud) en point bas. Ce mode de gestion correspond au fonctionnement actuel du parking de surface qui ne dispose pas de système de gestion des eaux pluviales : le ruissellement se fait selon la pente du sol, du nord vers le sud et du centre vers les côtés est et ouest de la place. Le ruissellement sera toutefois concentré sur la voirie périphérique du seul côté est alors qu'actuellement il est réparti sur toute la largeur de

2 cf. 7° du I de l'article R. 122-5 du code de l'environnement

la place. Le dossier n'évalue pas le risque d'inondation des riverains de la voirie périphérique Est pour une pluie exceptionnelle (centennale par exemple).

La MRAe recommande de compléter la description du fonctionnement de la gestion des eaux pluviales par une évaluation du risque d'inondation des propriétés riveraines situées à l'Est en cas de pluie exceptionnelle (centennale par exemple).

Au regard des fortes contraintes réglementaires qui imposent un orifice, qualifié d'extrême petite taille, l'étude d'impact propose une inspection trimestrielle (et après chaque événement pluvieux intense) du système de régulation des eaux pluviales.

5.3 La prise en compte de la biodiversité

Les enjeux écologiques sont modérés. Toutefois, les vingt-quatre arbres présents sur le site seront arrachés. Pour limiter les incidences sur les oiseaux, la période de nidification sera évitée et les interventions se tiendront entre mi-octobre et fin février. En outre, les arbres seront transplantés sur un autre site de la ville, site cependant non précisé dans le dossier, alors que la transplantation est envisagée dès l'automne 2024.

Pour garantir l'effectivité de la mesure de réduction des incidences, prévoyant la transplantation des vingt-quatre arbres sur un autre site, la MRAe recommande de préciser le site retenu ou de présenter les divers sites envisagés pour cette opération.

La végétation occupera davantage de place après réalisation du parking silo. Moins d'arbres seront présents (une vingtaine contre vingt-quatre) mais ils seront accompagnés de strates arbustives et herbacées et régulièrement alimentés en eau. Ainsi, le potentiel d'accueil de la faune actuellement présente sera reconstitué et pourra s'enrichir de nouvelles espèces intéressées par les milieux plus diversifiés. L'habitat restera cependant celui d'un espace vert en milieu urbain, accueillant principalement des espèces anthropophiles.

5.4 Les nuisances potentielles pour les riverains

Bien qu'inscrit dans le projet global « ville jardin », la MRAe constate que le parti architectural reste encore très minéral. L'intégration du projet au centre d'un îlot urbain datant de la reconstruction prive les habitants du bénéfice d'un espace ouvert et public qui aurait pu être davantage végétalisé.

En phase chantier, le choix d'une technique de construction permettant une utilisation large de la préfabrication hors site permet de limiter la durée du chantier. Un protocole est en outre prévu en cas de découverte accidentelle d'un explosif (le site est susceptible d'avoir été impacté par les bombardements de la seconde guerre mondiale).

En matière de nuisances visuelles, l'étude d'impact évoque de potentielles co-visibilités entre les futurs usagers du parking public et les habitants riverains. Elle rappelle aussi les mesures de réduction prises : recul de la façade ouest, alcôve en retrait à l'est, niveaux semi-enterrés à l'est. De plus, les façades sont constituées d'un bardage en aluminium micro-perforé, afin que la luminosité pénètre dans le parking sans générer de vue dégagée sur l'extérieur, et la peinture du bardage est mate, évitant les réverbérations gênantes ou les éblouissements pour les riverains. Cependant, l'étude d'impact omet d'identifier une autre incidence : la perte des actuelles vues dégagées dont bénéficient les logements pour leur façade orientée vers le cœur d'îlot.

Une étude d'ensoleillement a en outre été réalisée. Les illustrations restituant les ombres portées projetées par le parking silo selon l'heure et la saison ne sont toutefois pas facilement lisibles³. Un calcul de la réduction

3 Tout d'abord, le choix des heures n'est pas explicité : s'agit-il des heures en heure locale ou de l'heure au soleil ? 9h, 13h et 16h semblent adaptés pour l'hiver, pas pour l'été.

Ensuite, la compréhension des illustrations est difficile, sans légende explicitant les niveaux de gris ou les dessins en sur-

des apports solaires est aussi présenté, qui permet d'appréhender de façon plus concrète l'incidence de la construction du parking silo. Globalement, la réduction des apports pour les riverains sera de 4 % des apports solaires annuels, le maximum mensuel global étant une perte de 6 % en décembre. Toutefois certaines directions seront plus impactées que d'autres : quatre directions présentent des pertes annuelles de rayonnement solaire de plus de 8 % (est, ouest, nord-ouest et sud-ouest), dont une à près de 12 % (un commerce en rez-de-chaussée à l'est) et une à plus de 15 % (les logements en rez-de-chaussée à l'ouest). Les logements au rez-de-chaussée sont les plus concernés par la réduction des apports solaires, les seuls autres logements au-delà des 8 % de perte annuelle sont ceux situés en R+1 vers l'ouest. En termes de pertes mensuelles, la perte la plus importante est de près de 40 % en décembre pour les logements en rez-de-chaussée au nord-ouest. Ces mêmes logements subissent des pertes d'apport solaire supérieures à 25 % en janvier et novembre. D'autres locaux ont des pertes mensuelles d'ensoleillement proches de 20 % : les logements en rez-de-chaussée situés à l'ouest en mars, septembre et octobre et le commerce en rez-de-chaussée situé à l'est en mars, mai et décembre. Par sa présentation, l'étude d'impact permet utilement d'appréhender les incidences concrètes du projet en la matière, logement par logement.

Cependant, l'étude d'ensoleillement n'est ni référencée dans la partie présentant les sources et méthodes employées pour rédiger l'étude d'impact, ni jointe en annexe.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact avec des précisions concernant l'étude d'ensoleillement : méthodologie, justification des choix et clarification des illustrations présentant les ombres portées.

Concernant les nuisances sonores, la modélisation acoustique réalisée aboutit à des émergences comprises entre +3 et +5 dB(A) de jour et entre +3 et +6 dB(A) de nuit mais sur une durée inférieure à 2 h par nuit. L'étude d'impact conclut au respect de la réglementation en vigueur. Au-delà du respect de la réglementation, il est attendu de l'étude d'impact qu'elle apprécie si le niveau d'incidence est significatif ou non et si des mesures de réduction voire de compensation sont nécessaires.

Une émergence de nuit de +6 dB(A) correspond à un quadruplement du niveau sonore. Même limitée à 2 h par nuit, dont on peut supposer qu'elle se produit essentiellement en début de nuit, une telle émergence reste non négligeable et risque de conduire à des situations de gêne pour le voisinage et potentiellement à des tensions, notamment en période estivale en cas d'ouverture des fenêtres la nuit.

La MRAe rappelle que la démarche d'évaluation environnementale ne se réduit pas à vérifier le respect de la réglementation mais vise à évaluer les incidences du projet et, quand les incidences prévisionnelles s'avèrent significatives, à prévoir des mesures d'évitement, de réduction et, si besoin, de compensation.

Le dossier prévoit une mesure dite d'évitement consistant en une nouvelle modélisation numérique programmée en phase projet. Elle visera un résultat plus précis et prendra en compte différents scénarios d'usage du parking (notamment la nuit). Une telle mesure n'est pas une mesure d'évitement mais simplement un affinage de l'évaluation des incidences. En fonction des résultats, si des incidences significatives sont identifiées, il convient que l'étude d'impact propose des mesures de réduction ou de compensation adaptées.

La MRAe recommande de compléter l'évaluation des incidences sonores avec une qualification des incidences modélisées pour identifier celles qui seraient significatives et, si besoin, avec des propositions de mesures de réduction ou de compensation adaptées.

5.5 La vulnérabilité et l'adaptation au changement climatique

L'étude d'impact présente une estimation comparée avec et sans projet de l'albédo (pouvoir réfléchissant d'une surface) et de la température des sols en plein soleil. Une telle évaluation est encore rare dans les

impression en jaune.

Enfin, la volumétrie des bâtiments entourant la place n'est pas identique selon les illustrations.

démarches d'évaluation environnementale et est particulièrement utile ici, car il s'agit d'un enjeu important du projet qui, en outre, motive, en partie, sa réalisation.

L'étude d'impact calcule l'albédo global de la place. Actuellement de 0,07, il passera à 0,15 après mise en œuvre du projet, ce qui correspond à un doublement de la capacité de réflexion de la lumière du soleil.

Pour ce qui concerne les températures à la surface du sol, elles sont évaluées à 34,5 °C de moyenne pour une exposition au soleil en continu, avec un minimum de 27,6 °C sous les arbres et un maximum de 41,2 °C au niveau des enrobés. Une fois le parking silo construit, la température moyenne de la place passerait à 31,6 °C pour une exposition au soleil en continu. La température de l'enrobé au niveau de la voirie ouest passerait à 38 °C grâce à la présence de la bande végétalisée. Globalement, il est attendu une baisse de l'effet d'îlot de chaleur urbain et une diminution de 3 °C de la température moyenne à la surface des sols de la place. Le dossier montre ainsi la capacité du projet à compenser localement, au moins partiellement, la hausse de la température moyenne liée au changement climatique et évaluée entre 2 et 5 °C en Pays de la Loire.

En matière de vulnérabilité du projet au regard du changement climatique, l'étude d'impact note que le site du projet est situé en dehors des zones à risque identifiées dans le plan de prévention des risques littoraux. Des mesures de limitations des venues d'eau issues des remontées de nappe ont aussi été prévues. En outre, le territoire est concerné par le risque de tempête mais la situation du parking silo au centre d'un îlot, ceinturé de bâtiments en rez-de-chaussée à R+3, vient atténuer les effets du vent selon le dossier.

5.6 Les incidences cumulées

Au regard de la finalité du projet, qui vise à reconstituer une offre de stationnement en compensation des places de stationnement qui seront supprimées dans le cadre de la transformation du centre-ville en lien avec l'ambition ville-jardin et tenant compte des besoins nouveaux liés aux principaux projets d'aménagement en renouvellement urbain ou densification prévus dans le centre-ville, l'étude d'impact examine le cumul des incidences du projet avec celles des autres projets concourant à l'ambition ville jardin. Sont principalement évoquées les difficultés de circulation liées à la concomitance de certains travaux, ainsi que les difficultés de stationnement dans l'attente de la livraison du parking silo. L'ouverture du parking silo (prévue fin 2025) a été anticipée par rapport à la majorité des autres travaux prévus afin de limiter ces difficultés de stationnement au-delà de 2025.

À moyen terme, l'étude d'impact évoque des impacts positifs sur la gestion des eaux pluviales en lien avec la désimperméabilisation partielle d'espaces publics, sur la biodiversité ordinaire en lien avec l'accroissement des espaces végétalisés, sur la réduction des effets d'îlots de chaleur urbains dans le centre-ville et sur le développement des mobilités actives en lien avec l'aménagement qualitatif des itinéraires.

6 Conclusion

La ville de Saint-Nazaire porte un projet de parking-silo de 331 places de stationnement pour les voitures, 11 pour les deux-roues motorisés et 51 pour les vélos. Il est situé place des 8 et 11 mai 1945 et s'inscrit dans le cadre d'un projet urbain global intitulé « Ville jardin au bord de l'océan » prévoyant le réaménagement de plusieurs espaces publics du centre-ville. Le périmètre du projet objet de l'étude d'impact, actuellement limité au réaménagement de la place des 8 et 11 mai 1945, doit donc être élargi à l'ensemble des aménagements d'espaces publics faisant partie du projet urbain global ville jardin afin d'en assurer la cohérence et la justification.

Concernant le périmètre analysé par l'étude d'impact, les principales incidences attendues sont liées aux nuisances générées par le projet.

La perte d'apport solaire pour les riverains est quantifiée grâce à la réalisation d'une étude d'ensoleillement. Ce travail détaillé permet d'objectiver le niveau d'incidence, qui porte essentiellement sur certains des

logements situés en rez-de-chaussée. Toutefois, la méthodologie et certaines des illustrations doivent être explicitées. L'étude d'impact doit aussi évoquer comme incidence la perte des vues dégagées vers le cœur d'îlot pour les logements riverains.

Les nuisances sonores ont été modélisées et leur caractère réglementaire vérifié. Au-delà du respect de la réglementation, il est attendu une qualification de ces incidences et, si besoin, la mise en place de mesures d'évitement, de réduction voire de compensation.

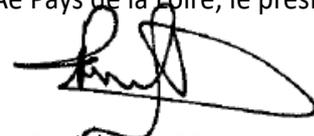
L'étude d'impact s'attend à une réduction des îlots de chaleur urbain à l'échelle du centre-ville en lien avec diverses interventions dans le cadre de l'ambition ville jardin sans que la MRAe n'ait à sa disposition les éléments permettant d'en apprécier l'effectivité. À l'échelle de la place des 8 et 11 mai 1945, une étude a quantifié le gain évalué à une baisse moyenne d'environ 3°C de la température du sol en plein soleil.

Sur les autres thématiques environnementales, la MRAe a formulé quelques demandes de compléments. Il est ainsi attendu d'évaluer le risque d'inondation des propriétés riveraines situées à l'est de la place en cas de pluie exceptionnelle.

Pour le reste, quelques attentes plus formelles ont été exprimées concernant notamment, la justification du choix d'un parking silo par rapport au surcoût d'un parking enterré, l'analyse de l'état initial de l'environnement et le résumé non technique.

Nantes, le 23 juillet 2024

Pour la MRAe Pays de la Loire, le président



Daniël FAUVRE