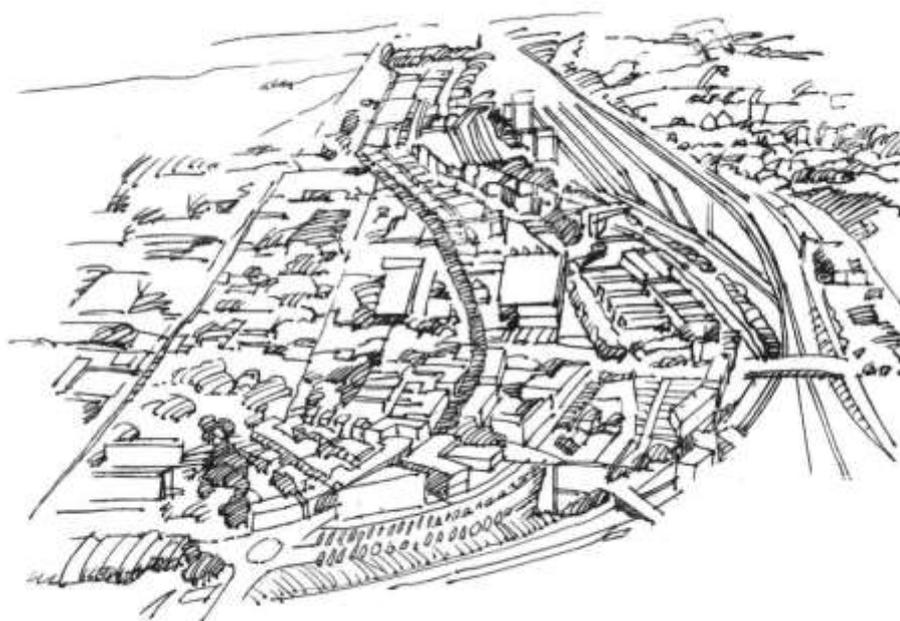


**ORLÉANS**  
MÉTROPOLÉ

Naturellement Val de Loire

**INTERIVES**



# CONCERTATION PRÉALABLE A L'EXTENSION DU PERIMETRE DE LA ZAC Interives 1

AVRIL 2018

## SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	3
<b>La concertation 2015-2017</b> .....	3
<b>Le dispositif de concertation objet du présent dossier</b> .....	4
01 / CONTEXTE : LE PROJET INTERIVES .....	5
<b>Localisation géographique</b> .....	5
<b>Rappel du projet Interives</b> .....	6
02 / LA PREMIERE PHASE OPERATIONNELLE : LA ZAC INTERIVES 1 .....	8
<b>La ZAC Interives 1 : périmètre de juillet 2016</b> .....	8
<b>Interives 1 : nouveau périmètre proposé</b> .....	9
<b>Interives 1 : les principes d'aménagement</b> .....	12
<b>Interives 1 : le programme global</b> .....	17

# AVANT-PROPOS

## La concertation 2015-2017

Depuis 2015, une large concertation a été ouverte au sujet du projet Interives, permettant de recueillir les avis et contributions des riverains et des futurs usagers (habitants, associations et acteurs économiques) sur le projet et de l'enrichir.

D'avril 2015 à avril 2017, le dialogue avec les habitants s'est organisé autour de l'écoute, du recueil de l'expression des attentes et des besoins vis-à-vis du projet Interives. Articulée aux enjeux urbains, environnementaux, socio-économiques et aussi aux secteurs stratégiques du secteur Nord de l'AggLO, la première phase de dialogue a permis de :

- Informer régulièrement les habitants sur la réflexion urbaine engagée
- Ecouter et échanger avec les habitants qui ont pu faire part de leurs usages actuels et désirés de leur environnement
- Dépasser les seules revendications individuelles et travailler collectivement au devenir du quartier
- Prendre en compte les attentes partagées des habitants dans la définition des projets urbains
- Mettre en lumière les points de débat récurrents

### Les différentes modalités d'échanges et de rencontres développées

Les outils suivants ont été mis en place :

- **Un dossier de présentation et des registres à la disposition** du public à l'AggLO, à la Mairie de Fleury les Aubrais et à la Mairie de quartier d'Orléans Nord d'avril 2015 à mars 2016 pour que le public puisse y consigner ses observations
- **Une réunion publique de présentation** de l'état d'avancement du projet en juin 2015
- **Une visite commentée** le 14 novembre 2015
- **4 ateliers thématiques :**
  - Un quartier à vivre - 18 novembre 2015
  - Un quartier durable exemplaire - 19 novembre 2015
  - Le franchissement par la câble - 23 novembre 2015
  - Mobilité urbaine: déplacements, stationnement, intermodalités - 25 novembre 2015
- **Une réunion publique de synthèse** – le 18 février 2016
- **3 ateliers thématiques complémentaires :**
  - Focus sur le secteur Interives est (secteur Lamartine – gare) – 30 mars 2016 et 3 mai 2017
  - Focus sur le secteur Interives ouest (Danton) - 22 novembre 2016
- **Permanences du bus de présentation du projet dans différents lieux**, permettant la présentation du projet eu plus près des gens

Des outils d'information et de communication ont également accompagné la démarche :

- mise en ligne sur le site Internet [www.orleans-metropole.fr](http://www.orleans-metropole.fr), rubrique « grands projets » d'un dossier dématérialisé, des supports de présentation et des relevés de discussion, site actualisé régulièrement

- création d'une adresse électronique dédiée à la participation citoyenne : [interives@orleans-metropole.fr](mailto:interives@orleans-metropole.fr)
- affichages annonçant la tenue des temps de rencontres, accompagnés de tractage dans les boîtes aux lettres aux alentours de la ZAC Interives 1
- articles dans la presse locale et les journaux municipaux

## Le dispositif de concertation objet du présent dossier

Le dispositif de concertation volontaire évolue avec le projet et s'adapte à son tempo : beaucoup de thèmes et d'objets de réflexion seront soumis à concertation à des moments et des intensités différents. Ateliers, réunions publiques ou autres formes de concertation continueront d'alimenter le projet.

Le présent dossier marque, lui, une phase de réouverture d'une concertation « formelle », dans le cadre d'un changement de périmètre de la ZAC Interives 1.

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

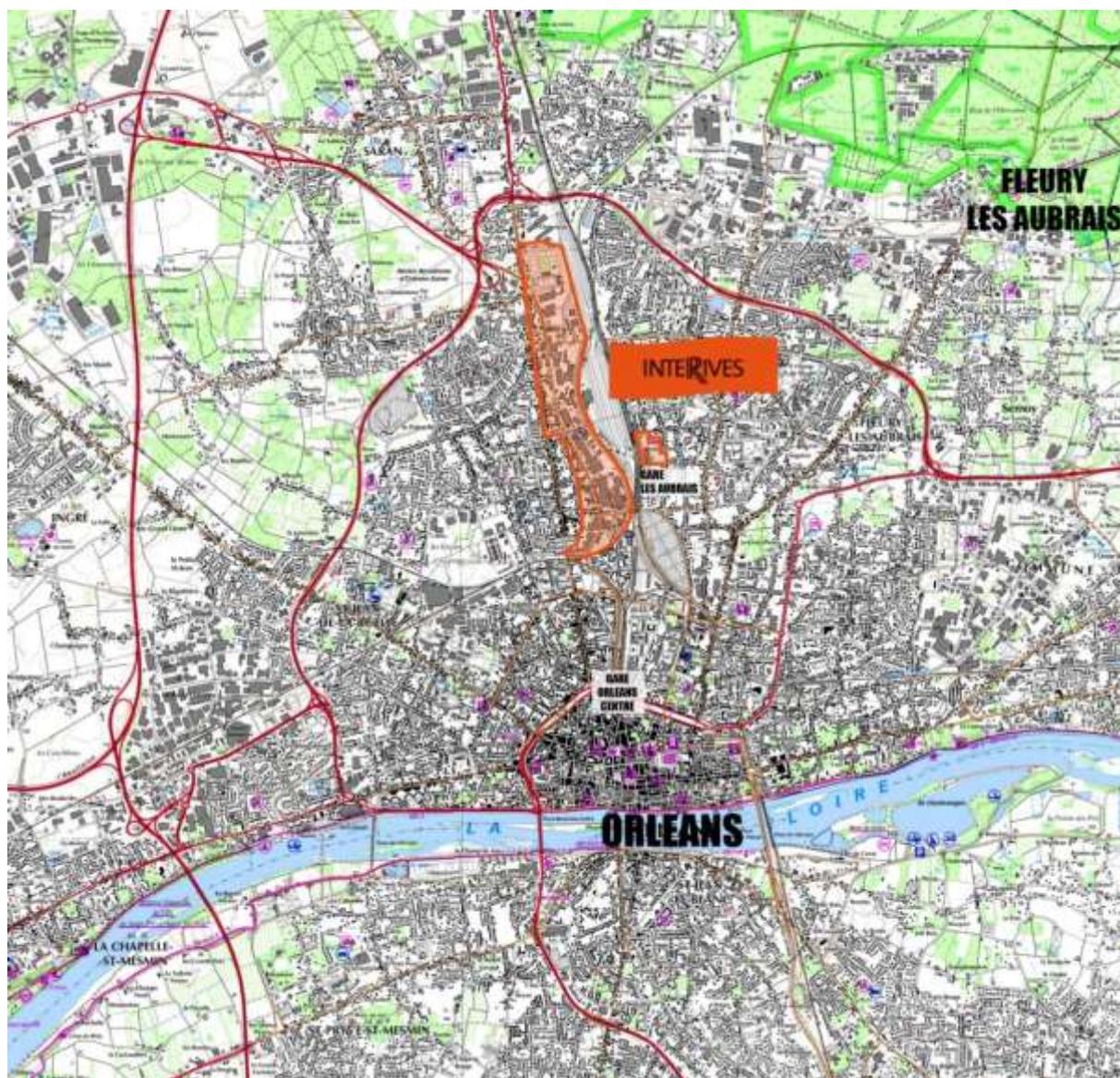
- Informer les habitants du projet de changement du périmètre de la ZAC Interives 1
- Permettre une bonne appropriation et compréhension des enjeux par les habitants
- Enrichir le projet en y intégrant la participation des habitants

Les modalités de concertation sont les suivantes :

- Mise à disposition du public d'un dossier de présentation du projet d'extension de la ZAC Interives 1 sur le site internet de la Métropole et possibilité d'observation sur l'adresse de messagerie [interives@orleans-metropole.fr](mailto:interives@orleans-metropole.fr)
- Mise à disposition du public d'un dossier de présentation du projet d'extension de la ZAC Interives 1 et d'un registre où chacun pourra consigner ses observations sur les sites de la mairie de Fleury les Aubrais, la mairie de proximité Orléans nord et du siège d'Orléans Métropole.

## 01 / CONTEXTE : LE PROJET INTERIVES

### Localisation géographique



Localisation de l'opération Interives dans l'agglomération orléanaise (sans échelle)

Le site du projet urbain *INTERIVES* est situé sur le territoire de l'agglomération orléanaise sur les communes de Fleury-Les Aubrais et Orléans dans le département du Loiret. A hauteur de 80% il est majoritairement situé sur Fleury-Les-Aubrais qui est limitrophe à l'est, au sud et à l'ouest de son territoire à la ville centre de l'agglomération, Orléans.

Le site de l'opération *INTERIVES* est situé en entrée d'agglomération dans le sud du plateau de la Beauce à son interface avec le Val de Loire.

L'environnement du site est qualifié d'entrée de ville et le paysage est composé d'une imbrication d'entreprises et d'activités localisées dans des bâtiments type « boîtes à chaussures », et de friches industrielles. Un des objectifs

du projet est la reconquête de ces espaces à fort potentiel de développement, situés à proximité du centre-ville d'Orléans, en réinventant un quartier mixte à destination des futurs usagers, riverains, travailleurs, usagers ponctuels...

La zone Dessaux qui s'égrène le long de l'avenue André Dessaux (ex RD 2020) qui constitue l'un des principaux axes de circulation de l'agglomération. On note aussi au nord du site, un accès direct à la Tangentielle et à l'autoroute A10.

Dans le sens ouest/est, la présence des voies ferrées limite le nombre de traversées possibles. On compte ainsi seulement trois axes, du nord au sud :

- le tunnel de l'Ardoise accessible depuis la rue du 11 octobre (côté ouest) et la place Jean Zay (côté est)
- le tunnel de Champs Bouchaud accessible depuis la rue Hoche (côté ouest) et la rue Gustave Rolland (côté est)
- le pont de Joie

## Rappel du projet Interives

### Problématique du secteur

A l'heure actuelle, plusieurs problématiques se concentrent sur le secteur du projet :

- > la **coupure urbaine** générée par les voies ferrées sur le territoire de la ville de Fleury-les-Aubrais génère à la fois des discontinuités urbaines, mais également des difficultés d'usages notamment d'accès aux équipements publics des fleurysois du secteur du Faubourg Bannier,
- > la **faible exploitation de ce foncier stratégique**, situé à quelques minutes seulement du centre-ville d'Orléans : si les terrains situés de part et d'autre de l'avenue André Dessaux (ex RD 2020) sont globalement tous occupés par les opérateurs économiques, les terrains bordant la rue Victor Hugo face aux voies ferrées connaissent de plus en plus de désaffection. Or, par leur situation et leur desserte par les infrastructures de transports, ils présentent un réel potentiel de valorisation en lien avec de nouveaux usages nécessaires à la vie de l'Agglo (Activités économiques notamment),
- > la **faible qualité de l'entrée de ville** : l'entrée de ville Nord d'Orléans est aujourd'hui constituée de la zone Dessaux : traitement routier de la voirie, architecture de faible qualité, confrontation brutale avec les quartiers anciens et vivants sont autant de dysfonctionnements que le projet ambitionne de résoudre.

### Genèse du projet

Différentes raisons amènent Orléans Métropole à engager ce projet d'envergure :

- > améliorer la qualité de l'**entrée de ville** nord d'Orléans ;
- > tirer parti d'un important **gisement foncier** situé à proximité du centre-ville et des transports collectifs (Gare d'Orléans-les-Aubrais, tramway A, bus urbains), et, par voie de conséquence, protéger les espaces naturels et agricoles de l'urbanisation périphérique ;
- > soutenir l'**activité économique** par la construction de bureaux et locaux tertiaires capables de répondre aux besoins des entreprises. ;
- > proposer une **offre de logements attractive** permettant de répondre aux besoins des habitants;
- > créer un quartier ambitieux en termes de développement durable, notamment sur les thèmes de l'**économie d'énergie**, des **mobilités**, de gestion des eaux pluviales, et de trame verte.

## Les principes d'aménagement et de programmation d'Interives

Le plan-guide pour l'aménagement du secteur Interives a été adopté par le conseil de communauté en décembre 2014. Les grandes lignes de ce plan-guide sont les suivantes :

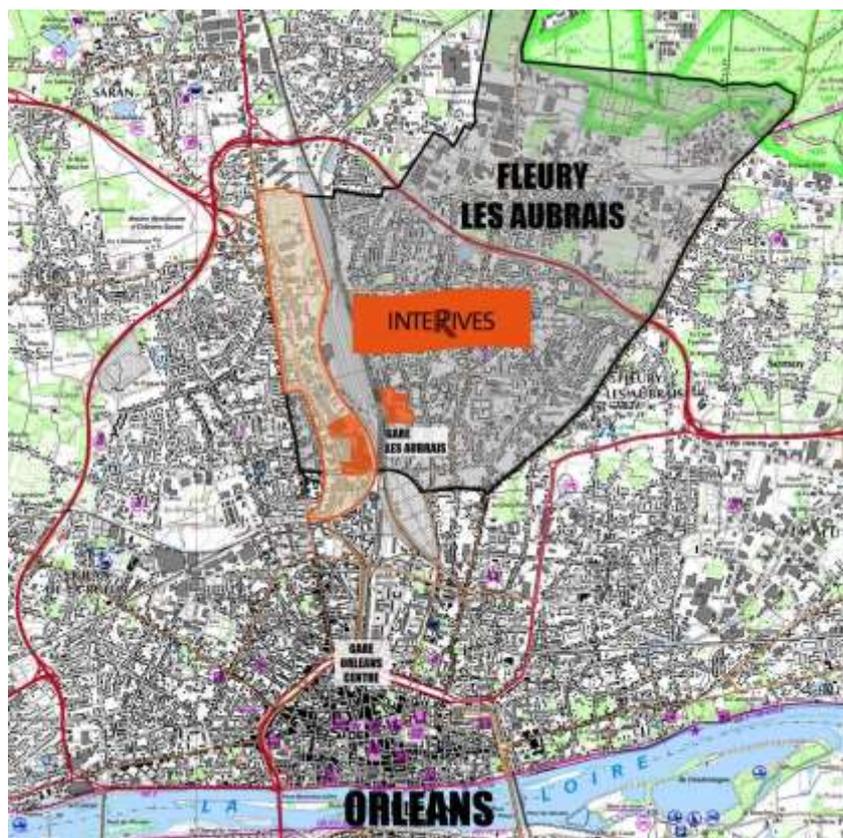
- organisation du quartier autour d'un axe nord-sud de trame verte, accueillant les usages de biodiversité et loisirs (parc urbain), mobilité (transport en commun en site propre, piétons et cycles), gestion des eaux pluviales et pacification de cœur de quartier
- requalification des deux axes routiers desservant le quartier : avenue André Dessaux et rue Victor Hugo
- principes d'organisation des ilots prenant en compte
  - d'une part les nuisances sonores du site, avec des logements plutôt en cœur de quartier le long du parc urbain, et des bâtiments d'activité plutôt en bord des voies circulées
  - d'autre part la trame foncière actuelle pour permettre une mise en œuvre phasée au rythme des opportunités foncières (départ d'entreprise ou réhabilitation de friches) et du dynamisme économique de la métropole
- principe d'évolutivité et modularité du plan-guide qui doit pouvoir s'adapter en fonction des résultats des études de faisabilité techniques plus poussées ou des projets émergeant sur le territoire, dans le respect des grands principes fondamentaux du plan-guide.



## 02 / LA PREMIERE PHASE OPERATIONNELLE : LA ZAC INTERIVES 1

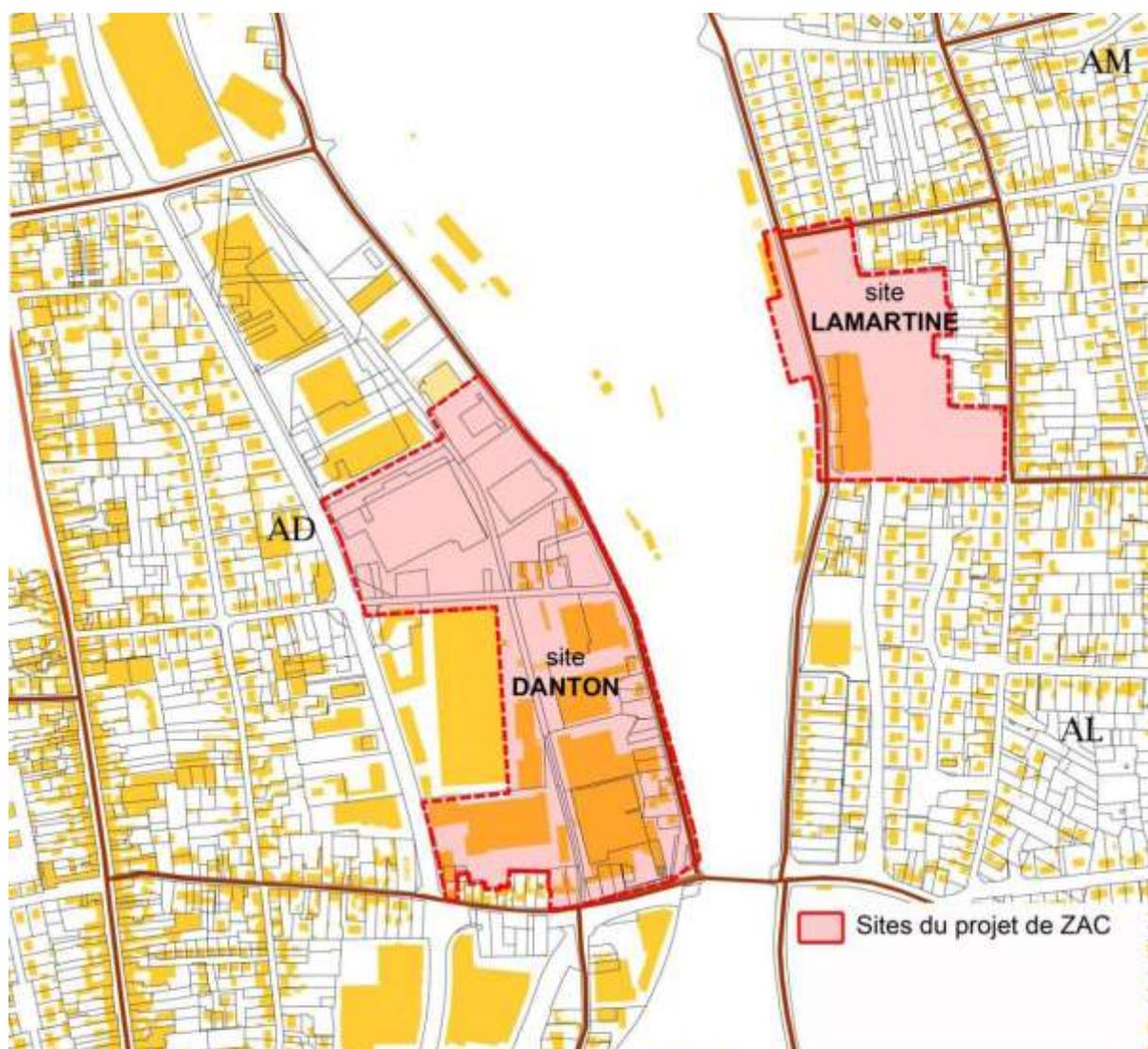
### La ZAC Interives 1 : périmètre de juillet 2016

La ZAC Interives 1 a été créée par délibération en date de juillet 2016.



*En orange soutenu, localisation de la ZAC Interives 1 telle que définie en juillet 2016 dans le grand périmètre Interives.*

*Sans échelle*



Le périmètre retenu pour cette ZAC « Interives 1 », d'une superficie de 13,5 hectares environ, se composait de deux secteurs distincts de 225 m situés de part et d'autre du plateau ferré des Aubrais :

- le secteur Danton situé à l'ouest – 9,6 ha ;
- le secteur Lamartine situé à l'est – 3,9 ha.

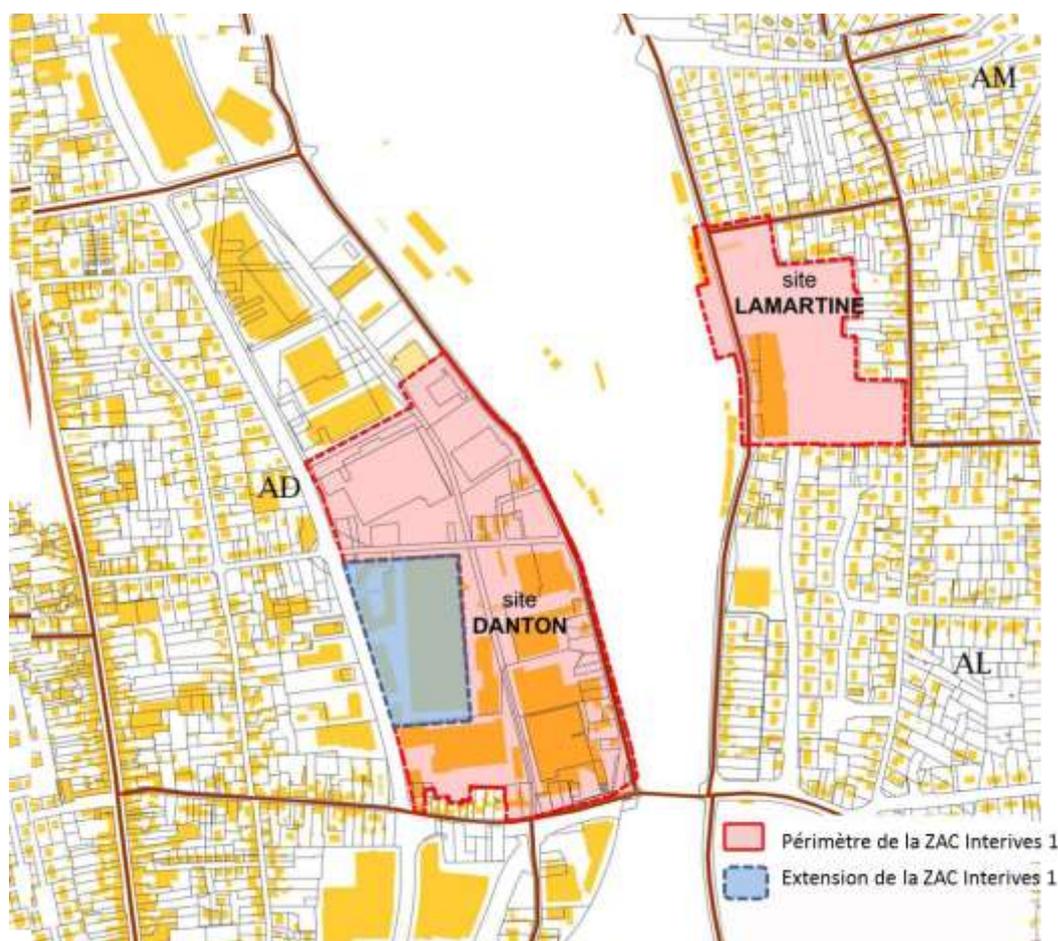
La ZAC Interives 1 est exclusivement située à Fleury-les-Aubrais. La commune de Fleury-les-Aubrais dispose d'un PLU approuvé le 25 mars 2013 et modifié en novembre 2015.

## Interives 1 : nouveau périmètre proposé

Le périmètre défini en juillet 2016 excluait la partie active des bâtiments du site Imperial Tobacco, dans un souci de pérennité de l'entreprise. Il s'agissait de lui permettre de continuer à exploiter son site historique.

Cependant, la société Imperial Tobacco a depuis fait connaître sa volonté de cesser définitivement son activité au 30 juin 2018. Dans ce cadre, l'exclusion du site du périmètre de la ZAC n'a plus de sens et il paraît opportun pour la collectivité de maîtriser son urbanisation future et sa reconversion éventuelle, afin de permettre l'installation en location d'un éventuel repreneur ou la mutation du site dans le respect des principes du plan-guide.

L'extension ainsi proposée correspond à une surface approximative de 2,2 ha.



### Situation foncière

La première phase opérationnelle s'étend ainsi sur 15,7 hectares de part et d'autre du faisceau ferré. Les parcelles concernées se trouvent en section AD et AL au cadastre de la commune de Fleury-les-Aubrais.

Les emprises foncières concernées sont pour une part importante propriété publique ou parapublique. A ces parcelles s'ajoutent environ 4,7ha d'espaces publics (voirie, parking...) : rue de Joie, rue Victor Hugo, rue Lamartine, parking et dépose-minute de la gare Les Aubrais.

Sur le secteur Danton, les terrains appartiennent à Orléans Métropole (friches), la Ville DE Fleury (voiries), la CCI (Friches et locaux en nom propre), Imperial Tobacco (en cessation d'activité), de petits propriétaires fonciers (usage principal d'habitation).

Sur le secteur Lamartine, la maîtrise foncière est partagée entre la Ville de Fleury Les Aubrais (parking de surface, voirie et pôle d'échange multimodal de la gare Les Aubrais), l'AgglO (parking silo) et SNCF Réseaux (stationnement public et stationnement SNCF).

### Accessibilité du site

#### *2.5.1 / Le réseau routier et la desserte du site*

Le périmètre de projet d'aménagement se situe sur l'axe de l'entrée nord de l'Agglomération orléanaise et est irrigué par plusieurs infrastructures majeures de transports.

> Transport routier :

Le site Danton du projet opérationnel *INTERIVES 1* est ainsi bordé selon un axe nord-sud par la principale pénétrante du nord de l'agglomération, la rue André Dessaux ou RD2020.

Le projet est relié directement au réseau routier majeur : l'A10 et la Tangentielle via la RD2701 qui sert de bretelle d'accès.

La rue André Dessaux ou RD2020 a partiellement été requalifié au nord de la rue Danton.

La rue Victor Hugo (site Danton) et la rue Louis Labonne (site Lamartine) constituent le réseau communal secondaire actuel.

Enfin, au sein du périmètre de projet, les voies de desserte locale sont quasi inexistantes, le périmètre étant majoritairement constitué de grands tènements fonciers, seule la rue Danton dessert l'intérieur du site Danton.

> Transport ferroviaire :

Le périmètre *INTERIVES 1* est situé de part et d'autre du plateau ferroviaire et de triage d'Orléans Les Aubrais d'une largeur allant jusqu'à 400 m.

Les voies voyageurs situées le plus à l'est du plateau ferré permettent de desservir le secteur opérationnel *INTERIVES 1* par le train via la gare SNCF « Les Aubrais » qui a une très bonne fréquence et qui accueillent notamment les trains Intercités, Corail, Téoz, Aqualys, TER région Centre.

La liaison avec Paris est assurée en 55 minutes environ à raison d'environ 28 allers-retours quotidiens.

Une offre de stationnement assortie d'une tarification spécifique permet le stationnement des pendulaires.

> Mode doux :

Les rues bordant le secteur *INTERIVES 1* sont pourvues de trottoirs permettant la circulation des piétons à l'exception de la rue Victor Hugo qui en est dépourvue.

La desserte du site par les transports en commun est rendue possible par plusieurs lignes de transports en commun passant à proximité : les lignes 1-25-73 pour le site Danton, les lignes 11-12-19-21-72 pour le site Lamartine.

L'ensemble de ces lignes de bus connaît des difficultés de circulation et donc de cadence aux heures de pointes, les rendant moins performantes.

La ligne A du tramway relie les 2 sites d'*INTERIVES 1* aux centres-villes d'Orléans et de Fleury Les Aubrais par ses stations Libération (site Danton) et Gare des Aubrais (site Lamartine).

Des embryons d'aménagement cyclables existent via différents aménagements : pistes, espaces piétons-vélos, double-sens cyclables, stationnement vélos, vélo plus...

## Interives 1 : les principes d'aménagement

### Principes généraux :

Les principes d'aménagement de la première phase opérationnelle *INTERIVES 1* s'appuient sur le plan guide initial de l'Opération Interives dont elle constitue la première mise en œuvre.

Ce projet urbain s'inscrit dans une démarche de développement durable dont les mesures visent à :

- conforter et développer la trame verte et bleue (corridor écologique, biodiversité positive, gestion des eaux pluviales...);
- favoriser l'accessibilité et la mobilité (multi-modalité, éco-mobilité, transports en commun, réduction de l'impact de la voiture...);
- gérer durablement les consommations énergétiques (performances constructives, optimisation des apports énergétiques en utilisant les sources d'énergie disponibles à proximité, mutualisation des besoins, smart-grid);
- réduire l'impact des nuisances et pollutions (dépollution du site...);
- favoriser une mixité dans les usages, les fonctions et les générations;
- valoriser la mémoire et l'identité des lieux (conservation de bâtiments identitaires, donner une identité au quartier...).

Ainsi, *INTERIVES 1* s'organise en 2 sites urbanisables situés de part et d'autres d'infrastructures lourdes (voies ferrées et plateau de triage SNCF), qui constituent une forte coupure urbaine aujourd'hui, et qui sont amenées à se réduire par la mise en service d'un téléphérique urbain permettant un franchissement rapide et performant des voies

Le projet d'aménagement traite chacun de ces sites selon ses spécificités, définies par l'occupation actuelle et passée, la géographie et la surface, le potentiel de reconversion... Chaque site développe donc ses propres caractères sous une identité affirmée commune, le franchissement par téléphérique assurant le lien entre les deux.

Le projet urbain offrira un éventail quasi exhaustif en terme de modes de déplacements, une attention étant faite aux déplacements doux tels la marche à pied, le vélo et les transports en commun (téléphérique, transport en commun en site propre, tramway) sur site et à proximité permettant de relier rapidement les centres villes respectifs d'Orléans et de Fleury Les Aubrais) par des espaces publics qualitatifs.

Les principales caractéristiques du projet et principes d'aménagement proposés reposent sur l'idée d'aménager ce secteur dans un souci de développement durable. L'objet de l'opération consiste donc essentiellement à :

- reconquérir un espace urbain aujourd'hui composé de nombreuses friches industrielles,
- développer un quartier exemplaire,
- offrir une diversité fonctionnelle (logements, hébergements hôteliers, immobilier tertiaire, équipements...),
- Redonner un caractère plus urbain au quartier gare des Aubrais,
- créer les espaces publics, dont une place centrale et un parc nord/sud à l'ouest des voies ferrées, amorce de l'armature verte de tout le projet Interives.

L'élargissement de la ZAC Interives 1 ne modifie pas les grandes lignes d'aménagement ainsi définies lors de la création de la ZAC en juillet 2016. L'intégration du site Imperial Tobacco dans son entier, déjà envisagée au stade du plan-guide, prévoit la reconversion du bâtiment industriel de type shed, et la conservation des façades en briques donnant sur l'avenue André Dessaux. Ces éléments architecturaux sont en effet des marqueurs intéressants du passé industriel du site, au même titre que la cheminée dont il est prévu qu'elle soit conservée au sein du parc linéaire.



Principes d'aménagement de la ZAC INTERIVES 1 élargie



Vue aérienne des principes d'aménagement de la première phase opérationnelle INTERIVES 1 élargie

## Les deux sites de la ZAC Interives 1

### > Le site Danton

Le site Danton est délimité par les rues Dessaux, de Joie, Victor Hugo et par la limite nord de la friche Rivierre Casalis.

Le projet prévoit la reconversion et la valorisation d'une partie du patrimoine existant, combinées avec l'installation de nouveaux programmes de logements, bureaux, commerces, hôtel et parcs de stationnement.

L'aménagement du site Danton s'organise

- D'une part autour d'une place urbaine nouvelle, croisée des différents modes de transport, lieu d'animation et de vie sur laquelle s'ouvrent les commerces de proximité



*Vue d'ambiance de la place nouvelle – site Danton.*

- D'autre part autour du chemin de fer historique qui devient le support des modes doux dont le futur TCSP qui desservira à terme le site. Celui-ci s'insère dans un espace public linéaire, tantôt parc urbain, tantôt place urbaine, qui irrigue le projet d'aménagement du nord au sud.



*Vue d'ambiance du parc urbain – site Danton.*

Les îlots constitués de part et d'autre de cet espace public central s'organisent selon le principe de l'îlot ouvert vers l'intérieur du quartier. Cette forme urbaine permet une porosité des cœurs d'îlot, à la fois en terme de fonctionnement et de continuité visuelle, par une végétalisation des cœurs d'îlots prolongeant ainsi naturellement l'ambiance du parc linéaire. A contrario, ces îlots sont davantage « classiques » le long des axes routiers et ferroviaires, sources de nuisances sonores : la forme architecturale des bâtiments, assurant un front bâti continu implanté sur la limite de parcelle, est en effet destinée à former des écrans acoustiques protégeant le cœur de quartier.



*Principes d'aménagement des îlots type sur le site Danton*

La ligne de toit du shed Imperial Tobacco et les façades en briques formant l'entrée de l'ancienne manufacture des tabacs sont conservés pour préserver la mémoire industrielle du site. La reconversion du site fera l'objet d'études. Il peut être imaginé différentes vocations à cet ensemble immobilier partiellement conservé, allant de la reconversion « classique » en activités et tertiaire à l'installation d'équipements publics, d'établissement d'enseignement, d'une ferme urbaine ou d'activités de loisirs. Le public est invité à contribuer à cette réflexion à travers la présente concertation.

### > **Le site Lamartine**

Le site Lamartine est délimité par les rues Lamartine, Fernand Rabier, Kléber, et de la Sente.

Le projet prévoit la reconversion de l'actuel parc de stationnement de surface, afin de valoriser le foncier situé à proximité de la gare et de réduire l'impact du trafic pendulaire lié à la gare sur ce quartier pavillonnaire.

Il est prévu que son aménagement s'organise autour de la place de la gare requalifiée avec les stations du tramway A et du téléphérique et sans modifier l'occupation actuelle : habitat pavillonnaire et petit collectif.

L'îlot actuel serait redécoupé en deux entités afin d'en faciliter la desserte. Les deux îlots ainsi constitués répondraient aux mêmes principes morphologiques.

La première façade sera occupée par des petits collectifs permettant de constituer un front de place, aujourd'hui inexistant. En second rang, de l'habitat intermédiaire et individuel assure la transition avec l'existant. Les espaces non bâtis sont végétalisés de manière à assurer la continuité paysagère entre le projet et les jardins privés existants.

La place de la commune de Paris (parvis de la gare) est réaménagée du fait de l'arrivée du téléphérique et pour répondre dans la mesure du possible aux dysfonctionnements actuels. Ainsi les flux sont simplifiés et séparés, avec la réorganisation de la circulation nord-sud sur la rue Louis Labonne, l'identification d'un pôle bus, la création d'un véritable dépose-minute, la réorganisation de la zone taxi et la conservation des places en stationnement courtes durée.



*Vue fonctionnelle de la Place de la Commune de Paris réaménagée*

### **La ZAC 1 : quelques aperçus du développement durable**

#### **> La fluidification et la pacification des déplacements**

Le projet proposé s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration des déplacements au sein du nord de l'agglomération en privilégiant les modes doux et en offrant des places de stationnement mutualisés centrales et directement accessible depuis les axes principaux de desserte

Le projet d'aménagement intégrera dans son aménagement les projets connexes d'amélioration des transports et circulations dans ce secteur d'entrée nord de l'agglomération : le téléphérique urbain et l'intégration urbaine et paysagère d'un transport en commun en site propre au cœur du quartier permet de répondre à la desserte en transports en commun. Le projet d'aménagement proposé permet également l'extension du réseau cyclable sur le territoire nord de l'agglomération.

#### **> Réduction de l'imperméabilisation**

Le projet proposé en première phase opérationnelle consiste en un renouvellement urbain intégrant notamment de nouveaux espaces verts publics et privés. L'imperméabilisation de la surface de l'opération s'en trouve donc améliorée au regard de l'état actuel qui est majoritairement composé de friches d'activités et de nappes de stationnement de surfaces.

Interives 1 est conçu afin de réduire autant que faire se peut l'usage de la voiture. Aussi les voiries nouvelles sont peu nombreuses. Les voies de circulation principales sont reléguées en franges de l'aménagement. De même, les voitures ne circulent pas au cœur du projet d'aménagement laissant ainsi beaucoup de place aux modes de transports doux (piétons, cyclistes et transports en commun en site propre) au sein d'un grand parc urbain linéaire.

La gestion des eaux pluviales implique également la mise en place de dispositifs de stockage tels des noues, des collecteurs permettant le stockage, le tamponnage et l'infiltration éventuelle.

#### **> Favorisation de corridors écologiques**

A l'échelle de l'agglomération, le projet permet d'amorcer une liaison entre les différents réservoirs de biodiversité relevés sur le territoire du Loiret.

Au nord du site, à environ 2 km se trouve la forêt domaniale d'Orléans (landes sèches à humides classées en ZNIEFF).

Au sud du site, à environ 2,5 km, se trouvent les espaces classés de la Loire dont l'ensemble des rives est protégé par des ZNIEFF, réserves nationales, zone de protection spéciales, arrêté de protection de biotope...

A une échelle plus proche du quartier, plusieurs sites présentent un intérêt écologique tel le cimetière, les espaces boisés et agricoles de Saran et Saint-Jean de la Ruelle.

Les à-côtés de la voie ferrée sont également un corridor écologique potentiel selon la densité de végétation qui s'y développe et la largeur du talus.

L'objectif de développer la trame verte dans l'espace urbain est ambitieuse dans la mesure où le projet d'aménagement Interives 1 est l'opportunité de créer une amorce de réseau vert nord-sud pacifié au sein du territoire de l'agglomération.

## Interives 1 : le programme global

Le programme global prévisionnel de la ZAC *INTERIVES 1* totalisera 178 000 m<sup>2</sup> environ de surface de plancher nouvelle ou reconvertie et pourrait se décomposer de la façon suivante :

- > Environ 60 000m<sup>2</sup> de logements, dont 17 000m<sup>2</sup> sur le site Lamartine et le reste sur le site Danton
- > Environ 71 à 74 000 m<sup>2</sup> de bureaux entièrement sur le site Danton
- > Environ 8 à 10 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'activité, commerces et services dont :
  - 2 700m<sup>2</sup> de commerces
  - 3 700m<sup>2</sup> d'hôtel
  - 1 500 m<sup>2</sup> de restaurant interentreprises et services petite enfance

La programmation commerciale sur le secteur Interives 1 n'a pas vocation à concurrencer le tissu commercial environnant. L'offre commerciale de grande destination existante aujourd'hui est conservée et seule une nouvelle offre commerciale de proximité est à créer pour répondre aux nouveaux besoins. En effet, le nombre potentiel d'habitants est estimé, à terme, à environ 1 525 habitants et à environ 1 800 employés soit environ 3 325 usagers quotidien.

Aussi afin de permettre une véritable vie de quartier, il est nécessaire de prévoir dans l'opération des commerces de proximité, services et une offre de restauration qui viennent compléter les autres types de fonctions (habitats, bureaux et équipements).
- > Environ 28 000m<sup>2</sup> d'équipement : parkings et téléphérique. La programmation prévisionnelle en stationnement se concentre essentiellement sur le site Danton et prend la forme d'un parking souterrain sous la place (environ 340 places) et d'un parking en silo dont le dimensionnement reste à affiner, qui viendra remplacer le parking de surface amené à être urbanisé côté Lamartine. L'offre existante en superstructure sur le site Lamartine est conservée.
- > Environ 11 000 m<sup>2</sup> de shed industriel à reconvertir, qui seront vraisemblablement dans un premier temps partiellement loués pour une activité proche de celle d'Imperial Tobacco.