



ZAC INTERIVES 1

Modification du périmètre

DOSSIER DE CREATION DE ZAC

JUIN 2018

PIECE 01 :
RAPPORT DE PRESENTATION

Table des matières

1	OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION	4
2	DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT.....	6
2.1	Localisation.....	6
2.2	Situation foncière	7
2.3	Topographie & hydrographie du site	8
2.4	Le sol et le sous-sol du site.....	8
2.5	Le contexte géographique.....	9
2.5.1	Le réseau routier et la desserte du site.....	9
2.5.2	Le paysage et l'environnement du site	10
2.5.3	Le patrimoine historique et archéologique.....	11
2.6	Le contexte socio-économique	11
2.7	Les équipements publics	12
2.8	Les réseaux	12
3	LE PROGRAMME PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS	13
4	JUSTIFICATION DU PROJET PRESENTE.....	15
4.1	Justification au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur	15
4.1.1	Le plan local d'urbanisme PLU.....	15
4.1.2	Le schéma de cohérence territoriale (SCOT).....	15
4.2	Justification au regard de l'insertion du projet dans l'environnement urbain	16
5	REGIME FISCAL DE LA ZAC.....	21

AVANT-PROPOS

Depuis 2012, Orléans Métropole a engagé un processus de réflexion autour d'un vaste périmètre de reconquête urbaine centré sur l'ancienne zone industrielle Dessaux. Cette réflexion a permis d'aboutir à un plan-guide, voté en décembre 2014, qui décline les objectifs généraux de la collectivité à l'échelle du grand projet, baptisé projet Interives.

L'avancée de ces réflexions confrontée aux contraintes réglementaires, techniques, administratives et financières fait apparaître l'opportunité de privilégier la création et la réalisation d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC Interives 1) pour la réalisation de la première phase opérationnelle du projet. En effet, par sa polyvalence, sa souplesse et son efficacité éprouvée, cette procédure constitue l'outil opérationnel idéal mis à disposition des collectivités pour le développement de leur territoire.

La ZAC INTERIVES 1 est une opération d'initiative communautaire d'Orléans Métropole. Elle s'appuie sur le projet d'Agglo Orléans-Val de Loire 2014-2020 voté le 27 novembre 2014 qui prévoit le quartier Interives comme projet structurant d'aménagement du territoire.

La ZAC Interives 1 a été créée par délibération n°5912 du 7 juillet 2016.

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 ce foncier, 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.

Cette extension de périmètre nécessite le dépôt d'un nouveau dossier complet. Le présent dossier présente donc la ZAC Interives 1 ainsi modifiée.

Elle a fait l'objet d'une délibération n° 6810 en date du 12 avril 2018 prise par le Conseil Métropolitain d'Orléans Métropole en vue de lancer la concertation préalable à sa création.

La procédure de création d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) est définie à l'article R311-2 du Code de l'Urbanisme. Le dossier nécessaire à cette procédure doit contenir :

- 01_ Un rapport de présentation
- 02_ Un plan de situation
- 03_ Un plan de délimitation,
- 04_ Le régime fiscal de la ZAC
- 05_ Une étude d'impact

Le rapport de présentation :

- > Expose notamment l'objet et la justification de l'opération,
- > Comporte une description de l'état initial du site,
- > Indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone,
- > Énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu.

1 OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

Le projet global Interives s'inscrit sur les communes de Fleury les Aubrais et d'Orléans. Ce projet a fait l'objet d'études générales qui ont conduit à l'adoption d'un plan guide sur environ 110ha en décembre 2014. La première déclinaison opérationnelle de ce plan-guide est la ZAC Interives 1.

D'une superficie de 15,7 hectares environ, la ZAC Interives 1 est située à 100% sur la commune de Fleury les Aubrais. Elle est composée de deux secteurs distincts situés de part et d'autre du plateau ferré des Aubrais :

- > Le secteur Danton situé à l'ouest – 11,8 ha
- > Le secteur Lamartine situé à l'est – 3,9 ha.

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

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

L'opération projetée s'inscrit dans un territoire comprenant plusieurs projets connexes connus et projetés à plus ou moins courte échéance. Il s'agit principalement :

- > du franchissement par câble des voies ferrées permettant une liaison urbaine entre les 2 côtés du plateau ferré et rendant possible l'accès à la gare SNCF depuis l'ouest,
- > de création/requalification de voiries notamment :
 - o la rue Victor Hugo (dont le prolongement est prévu vers le nord),
 - o la rue de Joie,
 - o la rue Dessaux.

Et d'autres à échéance plus lointaine :

- > d'un transport en commun en site propre reliant le pôle des Cliniques nord Oréliance à la gare Orléans Centre en desservant le secteur de la ZAC,

Cette opération se justifie par la nécessité de :

- > renouveler l'image d'entrée de ville au niveau de Fleury-Les-Aubrais,
- > développer une centralité au sein du secteur Danton,
- > répondre aux besoins de logements nouveaux identifiés dans le PLH,
- > développer une offre tertiaire complémentaire et performante,
- > satisfaire aux exigences environnementales de développement durable à travers notamment la dépollution du site, l'apport de nouveaux transports en commun, le rapprochement entre emplois et habitat, l'utilisation de ressources énergétiques renouvelables...

L'objet de l'opération consiste donc essentiellement à :

- > reconquérir un espace urbain aujourd'hui composé de nombreuses friches industrielles,
- > développer un quartier exemplaire, par les services proposés aux entreprises et/ou aux habitants, par sa performance énergétique, par le cadre de vie proposé, par la diversité et la complémentarité des mobilités intégrées.
- > offrir une diversité fonctionnelle (logements, hébergements hôteliers, immobilier tertiaire, équipements...).
- > Redonner un caractère plus urbain au quartier gare des Aubrais en organisant la mutation du parking de surface en logements.
- > 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

Elle consiste à développer un projet urbain s'inscrivant 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...)

Le projet est une « vitrine » présentant plusieurs « façades » dans la mesure où la ville réinvestit un territoire composé majoritairement de friches industrielles comprises entre des voies ferrées et l'axe d'entrée de ville nord de l'agglomération orléanaise.

Cette reconquête urbaine se fait en assurant et en pérennisant le fonctionnement des entreprises présentes. Ainsi, celles-ci pourront être relocalisées, grâce à une programmation de zones d'interfaces dédiées le long des flux de circulation (rue André Dessaux et rue Victor Hugo le long du faisceau ferré). Cette programmation présente le double avantage de pérenniser l'activité sur le site et de mettre à distance les logements de ces axes de circulation.

Les futurs usagers (habitants, riverains et employés) vivront un espace agréable composé d'un espace vert central support des modes de déplacement doux.

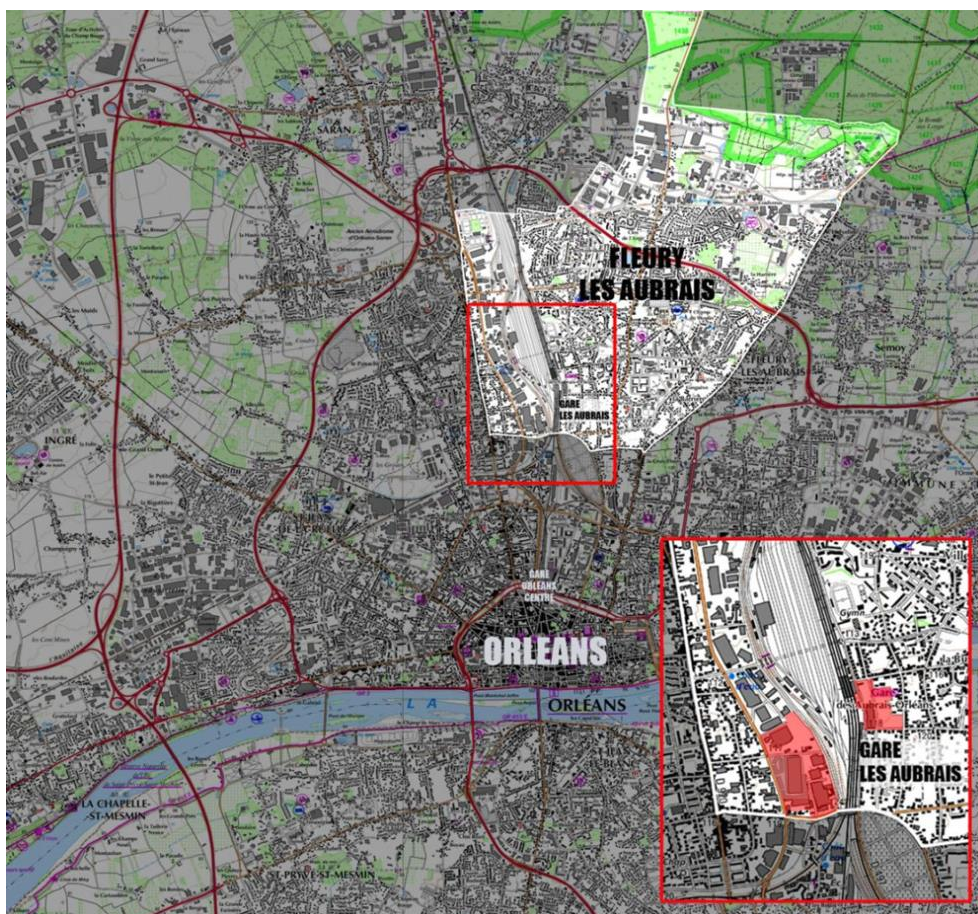
Le projet urbain offrira un éventail quasi exhaustif en terme de modes de déplacements, la part belle étant faite aux déplacements doux tels la marche à pied, le vélo et les transports en commun (transport par câble, tramway, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ou navette autonome) sur site et à proximité permettant de relier rapidement les centres-villes d'Orléans et de Fleury Les Aubrais par des espaces publics qualitatifs.

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 de la ZAC est la reconquête de ces espaces à fort potentiel de développement en réinventant un quartier mixte à destination des futurs usagers, riverains, travailleurs, usagers ponctuels...

2 DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

2.1 Localisation

Le site de la ZAC Interives 1 est implanté sur le territoire de l'agglomération orléanaise sur la commune de Fleury-Les Aubrais dans le département du Loiret. La ville de Fleury-les-Aubrais est limitrophe à l'est, au sud et à l'ouest de la commune-centre de l'agglomération, Orléans.



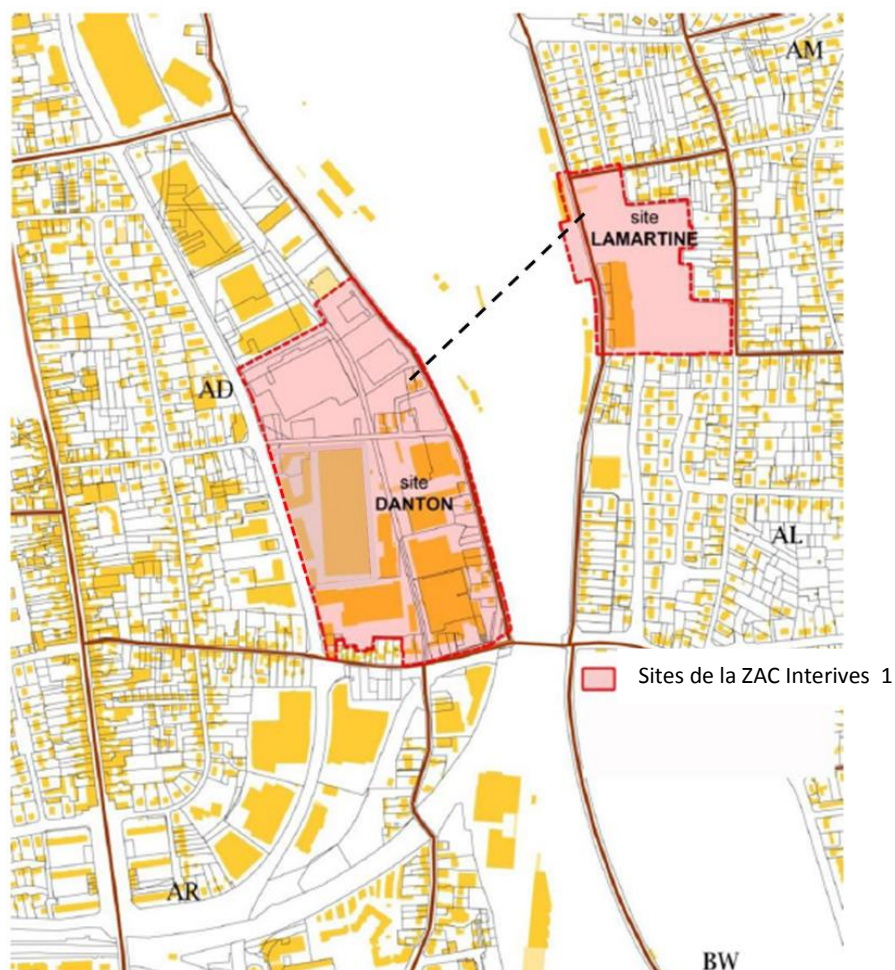
Localisation de Fleury Les Aubrais dans l'agglomération orléanaise et de la ZAC dans la ville de Fleury Les Aubrais (sans échelle)

La ZAC se situe en limite nord du centre-ville d'Orléans et en limite Ouest du territoire de Fleury-Les-Aubrais.

Le territoire de reconquête urbaine dans lequel s'insère la ZAC est morcelé par des infrastructures de transport conséquentes telles les voies de chemin de fer et la pénétrante nord de l'agglomération, la rue André Dessaux (ex RD 2020).

2.2 Situation foncière

La ZAC s'étend 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 Fleury-les-Aubrais.



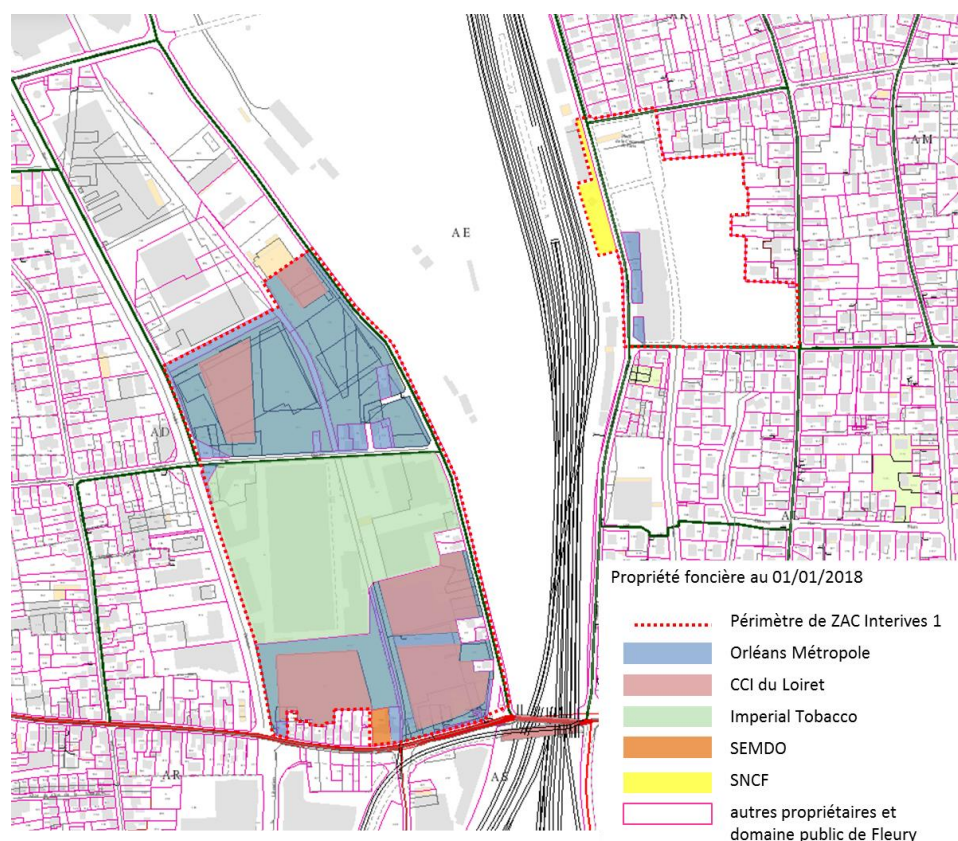
Localisation et zonage des différents sites de la ZAC sur le cadastre (sans échelle)

Les emprises foncières concernées sont pour une part importante propriété publique ou parapublique.

A ces parcelles s'ajoutent environ 4,5ha d'espaces publics (voirie, parking, notamment de la gare Les Aubrais...)

Sur le secteur Danton, les terrains appartiennent à Orléans Métropole (friches), la Ville de Fleury-les-Aubrais (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), la Métropole (parking silo) et SNCF Réseaux (stationnement public et stationnement SNCF).



Situation foncière et grands propriétaires des sites de la ZAC (sans échelle)

2.3 Topographie & hydrographie du site

Le périmètre de la ZAC se situe dans le sud du plateau de la Beauce à son interface avec le Val de Loire. Il présente un relief peu prononcé en légère pente du sud vers le nord. Les altitudes varient sur le site Danton entre une moyenne haute de 119,80m NGF et une moyenne basse de 115,40 m NGF et sur le site Lamartine entre une moyenne haute de 117,30 m NGF et une moyenne basse de 114,70 m NGF. Le point le plus bas du site Danton à 114,62 m NGF se situe sur la friche Rivierre Casalis au niveau de l'ancien chemin de fer historique, le point le plus bas du site Lamartine à 114,46 m NGF à l'extrémité nord-ouest au niveau de la plateforme du tramway.

Le périmètre de la ZAC ne présente pas de réseau hydrographique particulier. Il est découpé en 3 bassins versants présentant un fort taux d'imperméabilisation (70%)

2.4 Le sol et le sous-sol du site

Le passé industriel du site implique de potentielles pollutions des sols. Les études historiques et les sondages de sol réalisés permettent de mieux connaître ces pollutions potentielles. Elles seront affinées au fur et à mesure des chantiers, afin de traiter les sols en cohérence avec les usages.

La ZAC Interives 1 aura à terme des impacts positifs sur la connaissance de la pollution des sols d'un ancien lotissement industriel, et sur la qualité des sols du fait des dépollutions qui seront réalisées en tant que de besoin (extraction, traitement, remplacement par des sols sains).

Il est à noter que les nécessaires traitements de dépollution des sols ont des impacts indirects négatifs sur les volumes de déblais/remblais nécessaires à l'aménagement et sur le transport de ces matériaux jusque dans les centres de traitement.

Aucune nouvelle activité industrielle ou potentiellement polluante n'est envisagée au sein du périmètre de la ZAC.

2.5 Le contexte géographique

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 de la ZAC Interives 1 est ainsi bordé selon un axe nord-sud par la principale pénétrante du nord de l'agglomération, la rue André Dessaux (ex RD2020).

La ZAC est reliée directement au réseau routier majeur : l'A10 et la Tangentielle via la RD2701 qui sert de bretelle d'accès.

La rue André Dessaux a partiellement été requalifiée 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 ZAC 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 de la ZAC 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 permettent la desserte de la ZAC par le train via la gare SNCF « Les Aubrais » qui a une très bonne fréquence et qui accueillent notamment les trains Intercités, Corail, Téo, Aqualys, TER région Centre.

La liaison avec Paris est assurée en 55 minutes environ à raison d'environ 34 allers-retours quotidiens. La fréquentation journalière est en moyenne de 4500 voyageurs/jours dont 2500 sur le trajet Paris/Orléans.

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

> Mode doux :

Les axes routiers bordant la ZAC sont pourvus de trottoirs permettant la circulation des piétons à l'exception de la rue Victor Hugo.

La desserte du site par les transports en commun est rendue possible par plusieurs lignes de transports en commun :

Le site Danton est accessible par la ligne de bus 25 (Libération), la ligne 1 qui passe sur la rue du Faubourg Bannier et la ligne 73.

Le site Lamartine est desservi par les lignes 11, 12, 19, 21 et 72 du réseau TAO.

La ligne A du tramway relie les 2 sites de la ZAC 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 rendent possible une pratique cyclable via différents aménagements : pistes, espaces piétons-vélos, double-sens cyclables, stationnement vélos, vélo plus...

2.5.2 Le paysage et l'environnement du site

> L'environnement paysager :

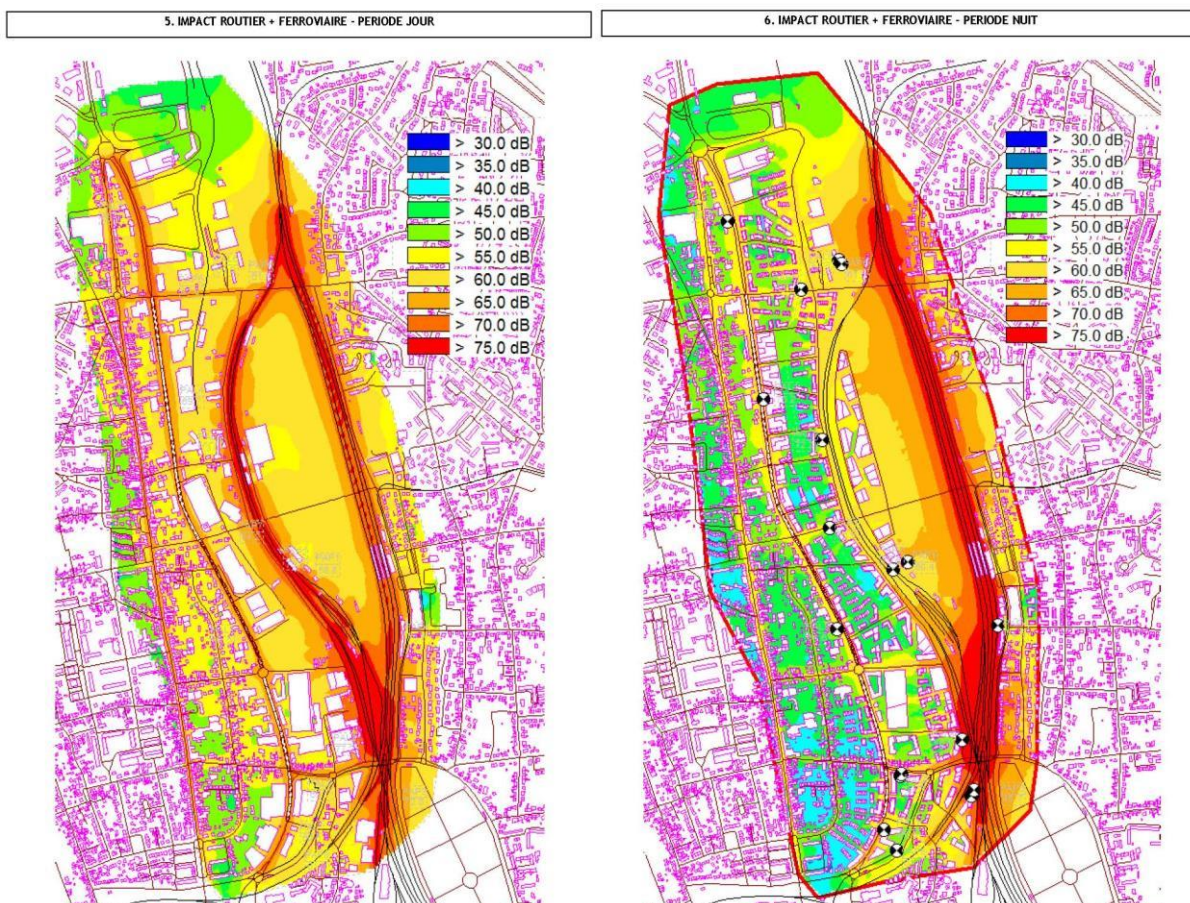
Le site n'est pas un espace naturel mais un espace essentiellement urbanisé. Une grande partie du site est bitumée, le reste est composé de friches et d'habitat individuel avec jardins. Une végétation spontanée, dont des espèces invasives, a colonisé les friches, délaissés et trottoirs sous différentes formes. Celles-ci allant jusqu'à la haie arbustive sur l'ancien tracé du chemin de fer historique.

Le site de la ZAC ne présente pas de flore ou de faune à enjeux.

> L'environnement acoustique :

Le périmètre de la ZAC est un environnement assez bruyant en raison notamment de la présence d'infrastructures conséquentes de 2 types :

- > Routières (rue André Dessaux et rue Victor Hugo),
- > Ferroviaires (plateau ferroviaire jusqu'à 300 mètres de large servant aux trains Intercités et corail, au transport de marchandise et au triage).



Des cartes stratégiques de bruits ont été établies pour les différentes sources sonores recensées et sont présentées par thématiques :

- > bruit routier,
- > bruit ferroviaire.

Les infrastructures routières contribuent fortement à l'ambiance sonore du site de la ZAC Interives 1. Parmi celles-ci, la rue André Dessaux limitrophe au site Danton de la ZAC ainsi que la rue Victor Hugo incluse dans son périmètre sont classées en catégorie 4.

Le bruit ferroviaire au sein des sites de la ZAC est essentiellement concentré autour du plateau ferroviaire et cependant inégalement réparti sur celui-ci et donc de part et d'autre. En effet, le bruit est plus important sur les voies de circulation située à l'extérieur du plateau qu'au centre de celui-ci qui concentre le triage.

Cette infrastructure est classée en catégorie 1. Les nuisances sonores induites sont disparates entre le jour et la nuit.

La prise en compte de ces nuisances est intégrée dans la conception du projet urbain par l'intégration de bâtiments écran ayant vocation à mettre à distance les habitations et espaces publics centraux des sources de nuisance.

> La qualité de l'air :

Le périmètre de la ZAC présente des risques de pollution de l'air du fait de la présence de voiries circulées à proximité. Il ressort des données Lig'Air que la qualité de l'air est globalement bonne sur Orléans.

2.5.3 Le patrimoine historique et archéologique

Aucun élément de patrimoine historique ou archéologique classé ou inscrit ne se trouve au sein du périmètre d'étude. En revanche, le PLU de Fleury les Aubrais fait état de quelques bâtis remarquables liés à un passé industriel qui méritent d'être conservés. Il s'agit de la façade en brique, de la ligne de toit des sheds et de la cheminée du site de l'ancienne manufacture des tabacs.

Il n'y a de même aucun site inscrit ou classé ni de ZPPAUP sur le périmètre de la ZAC.

2.6 Le contexte socio-économique

Si seules quelques habitations sont présentes dans le périmètre opérationnel, la ZAC s'inscrit en continuité de quartiers d'habitations constitués, notamment le faubourg Bannier et les rues Kléber et de la Sente, avec lesquels elle s'attache à créer des porosités et continuités douces et des complémentarités en termes d'offres de services et de commerces.

La ZAC s'insère également dans la zone « Dessaux » qui s'égrène le long de la rue André Dessaux et qui constitue une importante zone d'activité et commerciale du territoire. Les activités y sont très variées tant par leur taille que par leur destination. Ainsi, de nombreux commerces et services sont implantés à proximité immédiate du site du projet Interives 1.

Plusieurs autres entreprises ne sont plus en activité aujourd'hui sur le secteur de la ZAC Interives 1 et d'autres n'utilisent pas la totalité de leurs locaux.

Selon les cas, les bâtiments les moins appropriés à l'activité ont été :

- > Conservés et mis en vente en vue d'une reconversion (Hangars sur la rue V.Hugo et bâtiments en briques sur la rue A.Dessaux d'Imperial Tobacco),
- > Conservés et inutilisés (friche Les Vinautières)
- > Conservés et réinvesti (friches Les Vinautières > Espace Entreprendre de la CCI)
- > Démolis (friche Rivierre Casalis / 2, rue André Dessaux)

2.7 Les équipements publics

Le secteur de la ZAC Interives 1 ne dispose pas d'équipements scolaires et sportifs.

Les établissements scolaires publics les plus proches sont :

- > Maternelles et élémentaires :
 - Groupe scolaire Jules Ferry (151, rue Marcelin Berthelot, Fleury-les-Aubrais)
 - Groupe scolaire Jacques Brel (95 bis rue Jean Jaurès, Fleury-les-Aubrais)
 - Groupe scolaire Henri Wallon (4, rue Henri Sellier – Fleury Les Aubrais)
 - Groupe scolaire Jean Mermoz (10 rue Charles Le Chauve – Orléans)
 - Groupe scolaire M.Bastie et H.Boucher (7, rue Robert Le Pieu – Orléans)
 - Groupe scolaire Molière (2-8, rue Molière – Orléans)

On peut également noter la présence à proximité du groupe scolaire privé Notre Dame de la consolation (323, rue du faubourg Bannier – Orléans)

- > Secondaires :
 - le collège Condorcet,
 - le collège Jean Pelletier,
 - le collège Max Jacob,
 - le collège Dunois,
 - le collège André Chêne
 - le lycée Benjamin Franklin.

Les équipements sportifs les plus proches sont :

- le gymnase Guy Venarch (Orléans)
- le stade de La Vallée (Fleury Les Aubrais),
- le gymnase de la gare (Orléans)
- le parc des sports Jacques Duclos (Fleury Les Aubrais)

2.8 Les réseaux

Les réseaux de distribution (EDF basse tension, éclairage public, eaux usées, eaux pluviales, eau potable, gaz, France Télécom) devront être créés et raccordés aux réseaux existants conformément aux prescriptions du PLU.

Une étude a été menée sur l'approvisionnement en énergies renouvelables de la zone Interives. Elle a permis d'examiner différentes solutions d'approvisionnement (chaufferies, géothermie...).

Situé en milieu urbain dense, le site Interives profite notamment de la présence de deux chaufferies :

- une chaufferie récente biomasse/bois très proche du site Danton (secteur des Groues sur la Ville d'Orléans),
- une chaufferie biomasse/gaz à l'est du faisceau ferré et à proximité du site Lamartine (sur la ville de Fleury les Aubrais)

3 LE PROGRAMME PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS

Le programme global prévisionnel de la ZAC Interives totalisera 150 à 155 000m² environ de surface de plancher nouvelle ou reconvertie et 28 000m² d'ouvrages d'équipement.

Ce programme pourrait se décomposer de la façon suivante :

> **Logements :**

La programmation prévisionnelle actuelle pour les deux sites fait état de 60 000m² de Surface De Plancher (SDP) dédiés au logement répartis dans les grandes masses comme suit :

Site Danton : 43 000m² SDP soit environ 615 logements.

Site Lamartine : 17 000 m² SDP soit environ 240 logements.

Le ratio de 70 m² SH/logement correspondant à 1 logement T3 moyen a été pris comme base de calcul.

> **Bureaux et locaux d'activités :**

La programmation prévisionnelle actuelle en bureaux est concentrée sur le site Danton. Elle est estimée à 71 à 74 000 m² SDP.

Le projet d'aménagement va permettre la construction de locaux tertiaires performants répondant à la fois à une demande endogène en solution d'hébergement de qualité et à des activités de back-office exogène.

Il est envisagé sur le site Danton, le développement d'espaces de co-working, tiers-lieu permettant de sécuriser le parcours résidentiel des porteurs de projets.

> **Commerces, activités et services :**

Pour cette catégorie de constructions, 8 à 10 000 m² de surface de plancher sont prévus.

La programmation commerciale sur le secteur de la ZAC Interives n'a pas vocation à concurrencer le tissu commercial environnant.

Cependant le nombre potentiel d'habitants est estimé, à terme, à environ 2 000 habitants et à environ 1 800 employés (ratio de 35 m² SDP/employé) soit environ 3 800 usagers quotidien.

Aussi afin de permettre une véritable vie de quartier, il est nécessaire de prévoir dans la ZAC des locaux de commerces de proximité, d'activité et une offre de restauration qui viennent compléter les autres types de fonctions (habitats, bureaux et équipements).

Des locaux de services sont prévus pour permettre l'installation de structures dédiées à l'accueil de la petite enfance, aux services de mobilité et de restauration d'entreprise par exemple.

La localisation particulière de la ZAC aux abords immédiats d'une gare SNCF permet d'envisager y programmer une offre hôtelière moyen-haut de gamme à hauteur correspondant à environ 100 chambres.

> **Bâtiment industriel à reconvertir :**

Le shed d'Imperial Tobacco représente environ 11 000m² au sol. Sa reconversion fera l'objet d'une étude spécifique. La surface de plancher qui y sera au final disponible dépend de l'usage qui en sera fait. Elle est potentiellement importante car la hauteur sous toiture du bâtiment permet d'envisager deux niveaux.

> **Equipements :**

Le programme des équipements publics est arrêté au stade du dossier de réalisation de la ZAC. Ce programme intègre les besoins en infrastructures routières, d'espaces publics, de stationnement, scolaires, etc. nécessaires à la ZAC. Il comporte environ 28 000m² de surface de parkings et de stations pour le transport par câble.

Espaces publics et voiries :

Le projet prévoit la création de voiries et venelles piétonnes de desserte locale, la requalification de la rue Danton et la création de espaces publics de quartier constitués notamment d'une place structurante et d'un parc linéaire nord-sud support des mobilités douces (vélo, piétons...) dans un premier temps, et à terme d'un transport en commun en site propre dans le cadre du développement du projet Interives à plus grande échelle.

Parking :

La programmation prévisionnelle actuelle en offre de stationnement se concentre essentiellement sur le site Danton.

Une partie de ces places de stationnement résulte d'une offre de reconstitution de l'aménagement sur le site Lamartine de l'actuel parking de surface. Cette reconstitution est rendue possible par le franchissement des voies.

La programmation envisage la construction rapide d'un parking d'une taille minimum d'environ 340 places sous la place Danton et une réserve foncière pour la construction d'un second parking en ouvrage d'une capacité potentielle d'environ 600 places si le besoin était avéré ultérieurement.

Equipements scolaires

Une étude de prospective scolaire est en cours pour évaluer les effectifs de petite enfance et scolaires induits par l'urbanisation de la ZAC Interives 1 et des phases ultérieures du projet à plus long terme. Les résultats de la prospective scolaire permettront d'établir une stratégie opérationnelle quant à la constitution de l'offre d'équipements de proximité sur le secteur pour répondre de façon durable à l'évolution des besoins.

Les premiers résultats, établis selon les hypothèses de peuplement, font apparaître des besoins en classes supplémentaires de :

	2018-2022		2023-2026	
	Maternelles	Elémentaires	Maternelles	Elémentaires
TOTAL périmètre ZAC	0,7 à 1,1 cl	1,2 à 1,8 cl	2,1 à 2,5 cl	3,4 à 3,9 cl
Sous-total secteur Danton	<i>0,7 à 1,1 cl</i>	<i>1,2 à 1,8 cl</i>	<i>1,4 à 1,6cl</i>	<i>2,1 à 2,3cl</i>
Sous-total Secteur Lamartine	-	-	<i>0,7 à 0,9 cl</i>	<i>1,3 à 1,7 cl</i>

Au regard des capacités d'accueil des écoles à proximité, la création d'un groupe scolaire est à envisager à l'échéance 2023-2026.

Les approfondissements, en cours, permettront d'évaluer à la fois :

- Les conditions de mutualisation des groupes scolaires existants sur la période 2018-2022, et les éventuels travaux nécessaires
- Les conditions de création d'un groupe scolaire nouveau à l'horizon 2023-2026, à proximité de la ZAC 1. Il n'est pas prévu de réaliser le groupe scolaire dans le périmètre de la ZAC 1.

- Dimensionnement du nombre de classes nécessaires et conditions d'évolutivité pour accompagner le développement résidentiel futur,
- Réflexion sur les besoins connexes : restauration scolaire, périscolaires, centre de loisirs,
- Date butoir de livraison du groupe scolaire pour répondre aux besoins du quartier,
- Emplacement à privilégier.

4 JUSTIFICATION DU PROJET PRESENTE

4.1 Justification au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur

4.1.1 Le plan local d'urbanisme PLU

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

Les périmètres de l'opération sont actuellement classés de la manière suivante :

- Site Danton :
 - zonage UP,
 - zonage UP1 et UP2t correspondant respectivement aux OAP1 et OAP2
- Site Lamartine :
 - zonage UArt

Ces zonages et OAP anticipent pour partie le programme de la ZAC. Le document d'urbanisme fera l'objet d'une mise en compatibilité ou d'une modification pour permettre de lui intégrer pleinement le projet de ZAC.

4.1.2 Le schéma de cohérence territoriale (SCOT)

Le **Schéma de Cohérence Territoriale**, (SCoT), est un **document d'urbanisme de planification stratégique**, qui détermine un projet de territoire à l'échelle de plusieurs communes. Il met en place des actions permettant de soutenir et d'encadrer le développement du territoire.

Le Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération orléanaise a été approuvé le 18 décembre 2008.

Ce SCOT de 2008, s'appuie sur trois piliers fondamentaux :

- Créer les conditions favorables au rayonnement du territoire ;
- Mettre en œuvre le développement durable ;
- Promouvoir un environnement de qualité.

Le Document d'Orientations Générales (DOG) inscrit la volonté d'un territoire équilibré entre ville et campagne notamment en passant par la réhabilitation des quartiers anciens et la reconquête des friches urbaines qui viseront le renouvellement de l'offre résidentielle et une adaptation du contexte urbain en favorisant la proximité d'un habitat dense et d'espaces de nature.

Le secteur Dessaux fait partie des sites à forts enjeux urbains identifiés dans les pôles préférentiels d'urbanisation à dominante habitat définis dans des sites particulièrement bien localisés par rapport aux possibilités de desserte par les transports publics, actuelles ou futures, et dont il importe d'éviter une urbanisation trop peu dense et désorganisée se déroulant au coup par coup, au gré des opportunités foncières.

Le secteur Dessaux – les Aubrais est identifié dans les secteurs mixtes (tertiaire, équipements, habitat) avec pour prescriptions urbanistiques et paysagères :

- Evolution vers pôle majeur à dominante tertiaire entre les deux gares ;
- Schéma de composition urbaine préalable.

Le projet de la ZAC Interives 1 s'inscrit dans un schéma de composition urbaine préalable approuvé en décembre 2014 par le conseil de communauté sous la forme d'un plan guide.

Le 8 juillet 2014, le Conseil de Communauté de l'Agglo a décidé de réviser le SCoT, en cohérence avec les exigences des lois Grenelle et ALUR.

4.2 Justification au regard de l'insertion du projet dans l'environnement urbain

> L'identité de quartier

Le renouvellement des friches d'activités de l'ancien lotissement industriel Dessaux est l'occasion pour Orléans Métropole de faire peau neuve sur l'entrée nord principale de l'agglomération par la création d'un ambitieux projet. Les questions de renouvellement d'image et d'identité, de réintégration urbaine, de dynamisme urbain et économique et d'innovation sont au cœur du dispositif de la requalification urbaine amorcée sur le secteur de la ZAC Interives 1.

La ZAC Interives se décompose en 2 sites aux fonctions et fonctionnement propres. Ceux-ci diffèrent sur plusieurs aspects notamment la circulation et les déplacements et la centralité.

Sur le secteur Lamartine, les déplacements sont principalement liés à l'activité de la gare SNCF Les Aubrais et à la desserte résidentielle. Le projet s'inscrit donc à la fois dans une démarche de pacification et de diversification fonctionnelle de ce quartier aujourd'hui excentré par rapport aux polarités de la ville de Fleury Les Aubrais.

Sur le secteur Danton, les voiries principales notamment la rue Dessaux (ex RD2020), pénétrante d'entrée de ville, font que les déplacements sont à la fois des déplacements de transit mais également liés à l'activité industrielle et commerciale actuellement présente sur le site.

Il s'agit aujourd'hui de requalifier ce territoire pour faire émerger une nouvelle identité et asseoir le potentiel métropolitain de l'agglomération. Par son positionnement stratégique, ce secteur va rapidement devenir très attractif et jouer un rôle identitaire très fort de polarité secondaire dans l'image d'Orléans Métropole.

> La fluidification et la pacification des déplacements

Le projet 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 centrales et directement accessibles depuis les axes principaux de desserte.

Le projet d'aménagement intègre les projets connexes d'amélioration des transports et circulations dans ce secteur d'entrée nord de l'agglomération : 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, l'intégration urbaine de l'arrivée du franchissement des voies ferrées. Le projet d'aménagement présenté permet également l'extension du réseau cyclable sur le territoire nord de l'agglomération.

La ZAC Interives 1 est conçue 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 la part belle aux modes de transports doux (piétons, cyclistes et transports en commun en site propre) au sein d'un grand parc urbain linéaire.

> **Réduction de l'imperméabilisation**

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

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 agricole 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 de la ZAC Interives 1 est l'opportunité de créer une amorce de réseau vert nord-sud pacifié au sein du territoire de l'agglomération.

Les principes d'aménagement de la ZAC Interives 1

Les principes d'aménagement de la ZAC Interives 1 s'appuient sur le plan guide initial de l'Opération Interives.

Ainsi, l'organisation du périmètre de la ZAC 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 transport par câble 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 de la ZAC développe donc ses propres caractères sous une identité affirmée commune. Le franchissement par câble assurant le lien entre les deux.



Principes d'aménagement de la ZAC Interives 1



Vue aérienne du projet d'aménagement de la ZAC Interives 1

> **Le site Danton**

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 central – 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

> **Le site Lamartine**

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.

L'îlot du parking actuel est redécoupé afin d'en faciliter la desserte. Les îlots ainsi constitués répondent aux mêmes principes morphologiques. Le front de place est occupé par des petits collectifs permettant de constituer un front de place, aujourd'hui inexistant. Face à la gare, la forme urbaine pourra intégrer également un socle commercial, permettant l'implantation de quelques commerces de proximité connectés aux flux induits par la gare. 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

5 REGIME FISCAL DE LA ZAC

En application de l'article R311-2 du code de l'Urbanisme, la ZAC Interives 1 est exonérée de la part communale de taxe d'aménagement.