



## **ZAC INTERIVES 1**

**Réponse d'Orléans Métropole à l'avis de  
l'autorité environnementale en date du  
8 juin 2018 portant sur la modification du  
dossier de création de la ZAC Interives 1**

29 JUIN 2018

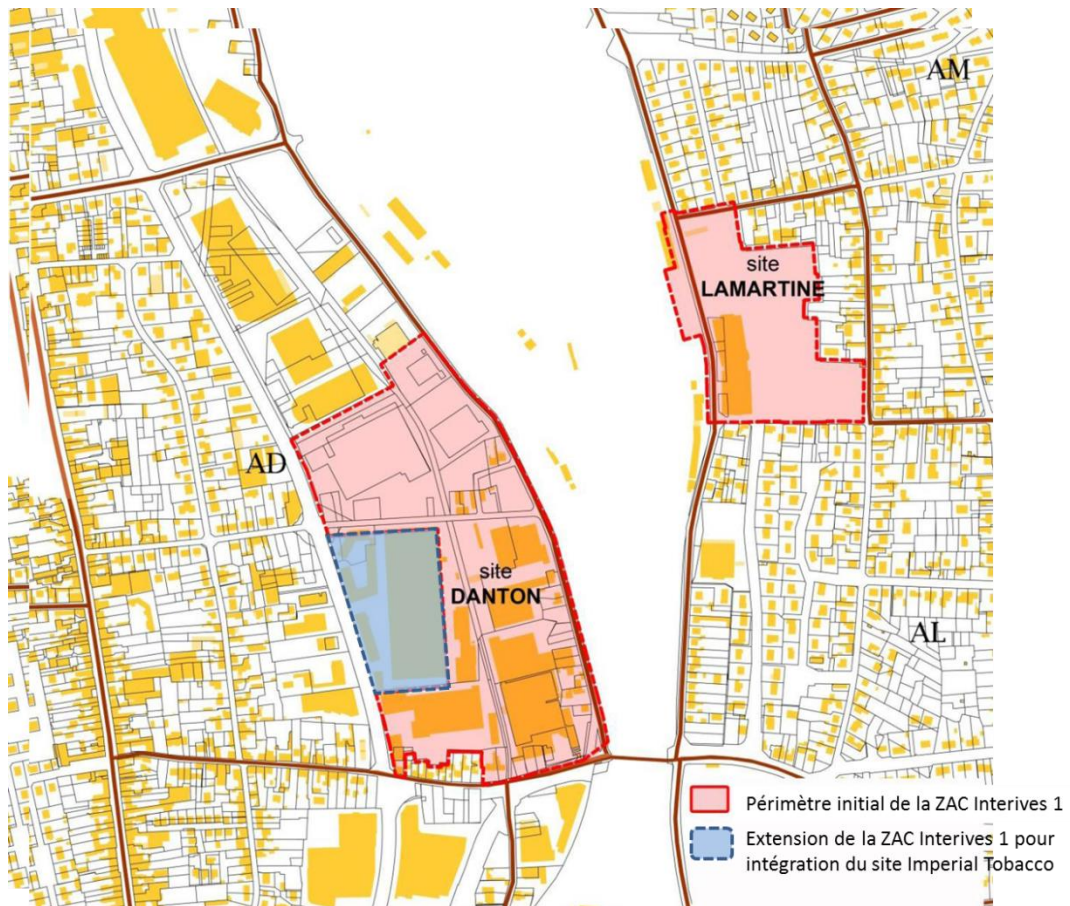
Le présent document de réponse reprend les observations portées par la Mission régionale d'autorité environnementale sur les enjeux forts à très forts identifiés dans son avis dans le paragraphe III. Il est organisé en suivant le plan de l'avis de l'autorité environnementale, de façon à faciliter la lecture.

<b>Paragraphe référence de la remarque dans l'avis de l'autorité environnementale</b>	<b>Réponse apportée par la Métropole</b>
IV-1 évolution du périmètre de ZAC Interives 1	Une cartographie avant-après du périmètre de la ZAC 1 est produite en annexe 1 à la présente réponse. Elle sera intégrée p241 du dossier d'étude d'impact (principales solutions examinées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu)
IV-1 phasage des travaux	Le phasage des travaux de la ZAC Interives 1 est envisagé comme décrit en annexe 2. La période de réalisation s'étale bien jusqu'en 2027.
IV-1 énergie durable et adaptation au changement climatique	L'étude d'impact traite ces sujets en p379 et suivantes.
IV-1 lisibilité du tableau d'analyse multicritère du transport par câble	Ce tableau est reproduit dans une version plus grande en annexe 3.
IV-2 itinéraires cyclables	La carte de la p189 de l'étude d'impact illustre la quasi-absence de pistes cyclables sur le secteur d'études, à part la desserte du secteur Lamartine. Tout reste donc à créer.
IV-2 – pollution	Les diagnostics et plans de dépollution de sols seront effectivement réalisés au fur et à mesure de l'avancement du projet et de leur maîtrise foncière préalablement à l'exécution de travaux.
IV-3 – méthodologie de calcul des trafics	Les flux de trafic sont calculés par des modèles de trafic (Visum pour l'étude IRIS, Dynasim pour l'étude Dynalogic) dans lesquels sont intégrés les caractéristiques des voiries, les flux générés par les programmes construits en fonction de leur nature (logement, bureaux...) et du nombre de m <sup>2</sup> , les hypothèses de parts modales... ainsi que des données d'entrées basées sur l'observation des ratios généralement constatés pour des quartiers similaires, les enquêtes origine-destination et les comptages réalisés, les grilles démographiques de l'INSEE, etc. L'ensemble de ces données est modélisé pour l'état actuel, ce qui permet le calage du modèle (les résultats donnés par le logiciel doivent correspondre à la réalité observée sur le terrain). Le modèle une fois calé, les données prévisionnelles sont entrées et l'algorithme permet ainsi une visualisation des situations futures.

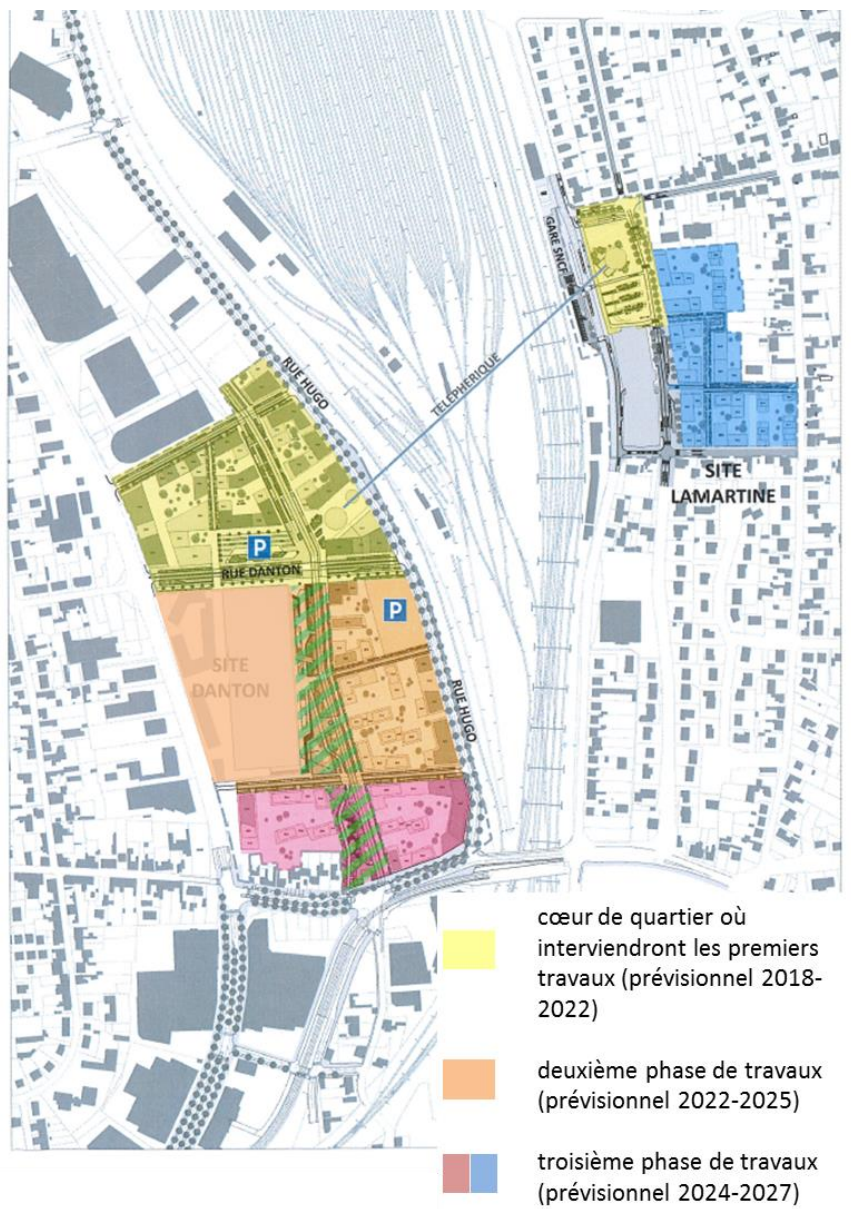
IV-3 cheminements doux	<p>Le dossier expose, p79 et suivantes, les profils de voiries prévus et la localisation des cheminements doux sur ces voiries.</p> <p>C'est notamment dans un objectif de sécurité et de confort vis-à-vis de l'environnement routier que l'emprise cyclable de la rue Victor Hugo est déportée sur le parc linéaire.</p> <p>L'interaction des modes doux avec l'usage du train est prise en compte, le dossier indiquant p 76 que les cabines de transport par câble sont accessibles aux cycles.</p> <p>Il est précisé que les aménagements d'espaces publics prévoient des arceaux vélos sur les espaces publics majeurs liés à l'activité ferroviaire (les places Danton et de la commune de Paris), ainsi que le maintien-extension du local à vélos de la gare de Fleury.</p> <p>Le projet n'a pas d'incidence sur la desserte ferroviaire mais il contribue fortement à la rendre accessible, tant en voiture que par des modes alternatifs, incitant ainsi les usagers à préférer le train à la voiture pour des trajets notamment de longue distance, vers Paris par exemple.</p>
IV-3 échancier de travaux de voirie	<p>Les travaux de voirie liés à la ZAC Interives 1 suivent l'échéancier de phasage de la ZAC (annexe 2).</p> <p>Les travaux sur les voiries structurantes s'inscrivent dans un calendrier cohérent par rapport au déploiement de la ZAC : transformation du giratoire Danton et passage des réseaux sur le tronçon Libération – Danton de la RD2020 seront les premiers réalisés (2018-2019). Les aménagements de surface de l'avenue de la Libération et de la rue de Joie suivront (prévisionnel : 2020), puis le tronçon Joie-Danton de la rue Victor Hugo et le bouclage nord (prévisionnel 2021-2023).</p> <p>Le reste des travaux de voirie n'est pas encore programmé et le phasage sera adapté au déploiement de l'urbanisation.</p>
IV-3 pollution	<p>La recommandation de l'autorité environnementale sera bien évidemment mise en œuvre.</p>
IV-3 bruit	<p>Des mesures de bruit à échéance de finalisation du cœur de quartier pourront effectivement être réalisées.</p>
V-santé publique	<p>Orléans Métropole prend note des remarques. Les schémas conceptuels en matière de pollutions de sol préciseront les degrés de sensibilité des différents secteurs de la ZAC.</p>

Annexes :

Annexe 1 : évolution du périmètre de ZAC.



Annexe 2 : phasage des travaux de la ZAC Interives 1



Annexe 3

POSITIF	SATISFAISANT	NEGATIF
---------	--------------	---------

NB :  
Analyse réalisée sans pondération d'importance des axes d'évaluation.  
Des coefficients pourront être apportés aux critères déterminés comme prioritaires.

		Passerelle "Simple"	Passerelle + tapis roulant "classique" <i>1 TR dans chaque sens</i>	Passerelle + tapis roulant "Rapide" <i>1 TR réversible</i>	Télécabines ou Cable aérien		
		4 km./h. (= 1 m./s.)	0,8 m./s.	3 m./s.	22 km./h. (= 6 m./s.)		
		DISTANCE A FRANCHIR = 350 m					
AXE D'EVALUATION	MULTIMODALITE	Temps de parcours usager statique usager en mouvement	- 5'45"	7'30" 3'15"	2' -	1'30 (+ 20" d'attente) -	
	Accès aux quais SNCF		Direct	passage par BV EST	passage par BV EST	passage par BV EST	
	Nbre de rupturer de charge ( <i>Train &gt; parvis DESSAUX</i> )		3 + marche	3	3	2	
	Temps d'attente & Fréquence		nul	nul	nul	quasi nul - 15 à 20"	
	Confort d'usage courant, prise en compte des intempéries		peu confortable	moyennement confortable	peu confortable voire accidentogène	très confortable	
	Amplitudes horaires	jour (6-24h) nuit (0-6h)	Passerelle Passerelle	tapis calé sur les horaire gare Passerelle seule	tapis calé sur les horaire gare Passerelle seule	télécabines calées sur les horaires gare pas d'accès	
	Participation à une offre TC performante						
	URBAIN & SOCIAL	Image véhiculée	passerelle type SNCF passerelle couverte passerelle "design"	négative	négative	négative	Forte valeur ajoutée
	Accès au franchissement côté EST		Directement depuis les quais	depuis BV	depuis BV	depuis BV	
	Accès au franchissement côté OUEST		Passerelle en R+2 > escaliers > Parvis Dessaux	Passerelle en R+2 > escalators > Parvis Dessaux	Passerelle en R+2 > escalators > Parvis Dessaux	Parvis Dessaux directement accessible - cabines à niveau de la place	
	Création d'un nouveau BV OUEST		Nécessaire (pour contrôle d'accès et billettique)	Possible	Possible	Possible	
	Lisibilité de la gare /Réadressage		Induit par nouveau BV ouest	Conditionné à la qualité architecturale de la passerelle et/ou d'un nouveau BV Ouest	Conditionné à la qualité architecturale de la passerelle et/ou d'un nouveau BV Ouest	Induit par l'image véhiculée par les télécabines et le terminal dédié	
	Intégration urbaine de la gare au quartier Dessaux		Coupure urbaine si rampe	Coupure urbaine si rampe	Coupure urbaine si rampe	Terminal designé	
	Point de vue panoramique		non	non	non	possible en fonction du profil de traversée	
	Réstructuration du BV Est		Non nécessaire	Encouragée	Encouragée	Fortement encouragée	
	Dénivelé	côté EST côté DESSAUX					
	Esthétique	passerelle type SNCF passerelle couverte passerelle designée					
	Accessibilité PMR		moyennement satisfaisante	peu satisfaisante	peu satisfaisante	très satisfaisante	
	nuisance sonores engendrées en fonctionnement		aucune	aucune	aucune	très faible - 75dB	
	Solution de remplacement si dysfonctionnements majeurs		-	passerelle simple (allongement du temps de trajet)	passerelle simple (allongement du temps de trajet)	correspondances tramway+ cable car	
TECHNIQUE & FINANCIER	Coûts d'investissement	passerelle type SNCF passerelle couverte passerelle designée	7,35 M€ 9,45 M€ 13,65 M€	11,55 M€ 12,6 M€	11,55 M€ 12,6 M€	- 9,8 M€ 11,3 M€	
	Corroloires	escaliers (Est / Ouest) escalators (Est / Ouest) ascenseurs (Est /Ouest)	oui / oui oui / oui oui / oui	oui / oui oui / oui oui / oui	oui / oui oui / oui oui / oui	oui / non oui / non oui / non	
	Coût d'exploitation		Nettoyage				
	Maintenance	inspection détaillée tous les 5 ans remise en peinture tous les 30 à 40 ans remplacement des appareils d'appui tous les 50 ans maintenance préventive des appareils	oui oui plusieurs appuis non	oui oui plusieurs appuis tapis roulant	oui oui plusieurs appuis tapis roulant	oui non 1 seul appuis blocs propulseurs des cabines	
	Durée de maintenance		?	?	?	2 jours /an	
	Impacts sur le faisceau ferré		5 à 7 points au sol	5 à 7 points au sol	5 à 7 points au sol	2 points au sol	
	Durée des travaux de mise en œuvre		12 à 18 mois	12 à 18 mois	12 à 18 mois	9 à 12 mois	
	Consommation énergétique						
EVALUATION			9 13 13	3 21 12	3 20 11	25 7 2	