

Projet de réhabilitation de l'ancien site Quelle sur la commune de Saran (45)

Les informations administratives relatives aux porteurs du projet sont les suivantes :

Maitre d'ouvrage : SNC les Ateliers Quelle

Adresse postale : 1 impasse Claude Nougaro - 44 800 Saint-Herblain (ancienne adresse : Le Cairn – 103, Route de Vannes – CS 10333 -44 803 Saint-Herblain Cedex)

Numéro de SIRET : 87842889500014

Forme juridique : Société en nom collectif

Réponse à l'avis de l'autorité environnementale n°2021-3060 du 15 janvier 2021.

En préambule, il convient d'ajouter que le projet Les Ateliers QUELLE est une opération privée portée par le Groupe REALITES sur un foncier vendu par Orléans Métropole.

La majorité des remarques de l'autorité environnementale porte sur des sujets relevant des stratégies relevant de compétences métropolitaines.

Le maître d'ouvrage du projet apporte des réponses dans le périmètre de ses compétences et de sa connaissance des stratégies métropolitaines sur les thématiques soulevées.

Orléans Métropole complètera par l'intermédiaire d'une note dédiée les sujets qui relèvent de ses compétences.

Remarque n°1 :

En matière de mobilités actives (page 96 et suivantes), le document indique des discontinuités cyclables ; même sur la zone le long de la RD 2020 à proximité immédiate du site de Quelle et pour laquelle un réaménagement est à l'étude, il n'y a pas d'aménagements sécurisés pour les vélos, ce qui constitue un choix en contradiction avec l'article L. 228-2 du code de l'environnement, compte tenu de l'importance de l'aménagement. Face à cette situation, guère satisfaisante, l'autorité environnementale fait une recommandation [...] :

L'autorité environnementale recommande à Orléans Métropole, au regard des enjeux de santé publique et du nombre de grands projets de réaménagement du territoire, de définir une nouvelle stratégie de desserte par des moyens alternatifs à la voiture individuelle et notamment le vélo.

Au niveau de la maîtrise d'ouvrage, voici ci-après les réponses que nous pouvons apporter :

Etude d'opportunité pour la mise en place d'un « kiosque des mobilités » :

Nous étudions l'opportunité de réaliser un « **kiosque des mobilités** » spécialement dédié aux nouvelles mobilités et visible depuis le domaine public qui pourrait proposer en libre-service des véhicules électriques de toutes sortes tels que vélo, tri-porteur, trottinette, gyro-roue, twizy, etc.

En outre, sachant que la plupart des voitures ne sont utilisées que 5% du temps, il serait proposé à leurs propriétaires résidents et professionnels de les **partager** via le kiosque des mobilités. Cela aiderait les propriétaires de voitures à financer leur véhicule et permettra aux autres de plus facilement s'en passer.

Ce kiosque des mobilités, **véritable conciergerie des déplacements**, formerait une structure «satellite» du parking silo et à ce titre pourrait être administré par le futur gestionnaire du parking.

Notre objectif est de faire place au vélo et autres véhicules non polluants, anticiper une ville multimodale, développer les services de mobilité et enclencher **le cercle vertueux de la mutation des usages en matière de déplacement** pour faire baisser le taux de motorisation des ménages.

Nous étudions actuellement l'opportunité de la création d'une telle structure sur les plans techniques, administratifs, juridiques et financier. La possibilité de créer ce « kiosque » est également conditionnée par l'identification d'un exploitant qui pourrait animer et administrer ce genre de service à Saran.

Borne de recharges électriques :

Nous installerons des bornes électriques dans le parking silo.

Foisonnement du stationnement :

Une étude menée par le cabinet ADEMA (en annexe de l'étude d'impact) a démontré que la variété des usages dans le quartier favorisait le foisonnement des stationnements. Une place peut servir pour deux ou trois usagers au fil de la journée.

Les ratios du PLU actuel de Saran ne tiennent pas compte de la possibilité de foisonner, la création théorique de places devrait alors s'établir entre 1200 et 1300 places de parkings environs.

Cette étude a montré que pour répondre à l'ensemble des besoins du quartier, un parking silo d'une capacité comprise entre 800 et 900 places était suffisante. Sur la base de cette étude, des nouveaux ratios de stationnement au PLU ont été proposés. Le PLU est en cours de modification en ce sens.

Afin de faire fonctionner le foisonnement avec succès, il a été proposé que le parking adopte un fonctionnement similaire à un parking de type public.

Ci-après une explication de l'organisation juridique du stationnement dans le parking silo :

Nous proposons de répartir le stationnement au sein du « Paquebot » QUELLE en **deux parcs distincts** juridiquement indépendants.

Le premier parc, situé en tréfonds du bâtiment QUELLE, serait très classiquement **soumis au statut de la copropriété**. Il s'agirait d'une copropriété constituée uniquement de parkings formant des lots privatifs vendus aux acquéreurs de logements. Cependant, nous étudions la possibilité de proposer une solution innovante de **mise à disposition volontaire des emplacements de stationnement** via un prestataire spécialisé afin **d'optimiser le remplissage du parking**.

Le second parc, situé dans les étages du bâtiment QUELLE, serait rétrocédé à une **association syndicale libre** (ASL) et fonctionnerait sous forme de **droits réels de jouissance spéciale** acquis par les résidents, ainsi que par les professionnels. Ces jouissances spéciales offriraient à chacun de leur titulaire un droit à se stationner **pour une durée de 20 ans**. A l'issue de cette période, les titulaires de droits également membre de l'ASL se poseront en assemblée générale la question de la réversibilité des parkings une fois que les usages en matière de mobilités auront évolués. Néanmoins les usagers pourront décider

de renouveler leur droit de jouissance. Tout comme le premier parc de stationnement, cette organisation juridique permet d'optimiser le parking. Cependant, le foisonnement qui en découle est beaucoup plus performant puisqu'ici aucun parking ne serait attribué physiquement et l'on retrouverait en l'espèce toute la flexibilité d'un parking public. En outre, ce montage juridique, contrairement à celui précédemment exposé permet la mutation du parking. Voilà pourquoi il nous est apparu judicieux d'employer cette technique pour les étages qui ont bien évidemment un potentiel plus pertinent de reconversion en logements ou en locaux d'activités que des espaces en sous-sol.

Cette seconde organisation juridique ne présente pas de surcote en termes de charges. Que le parking soit en copropriété ou en jouissance induit des charges de fonctionnement et d'administration quasiment identiques. La solution présente simplement l'avantage d'optimiser le stationnement au profit d'usagers extérieurs lorsque les résidents ne sont pas présents. En contrepartie, les résidents sont soulagés de leurs charges récurrentes. En outre, si cette organisation s'avère défailante alors le volume dédié au stationnement partagé bascule en copropriété grâce à un montage de « secours » rédigé en amont et porté à la connaissance des résidents.

Remarque n°2 :

À partir des données de Lig'air, le dossier précise que les concentrations d'ozone sont supérieures à l'objectif de qualité tandis que les concentrations de PM10 et NO2 respectent les valeurs limites pour l'année 2018.

S'appuyant sur cette présentation en moyenne annuelle et l'indice ATMO4 de qualité de l'air de la commune de Saran, le dossier qualifie la qualité de l'air d'enjeu modéré au regard du positionnement du projet et au vu « du contexte urbain [...], de la proximité de la RD 2020 ».

Mais la localisation et le contexte du projet, ainsi que les « dépassements saisonniers de seuils réglementaires pour l'ozone, les dioxydes d'azote et les particules fines » (page 72) auraient dû conduire à conclure à un enjeu fort. L'enjeu qualité de l'air devrait ainsi être réévalué.

L'autorité environnementale recommande de réévaluer l'enjeu de qualité de l'air en enjeu fort au regard de l'importance de la population concernée et de son augmentation du fait du projet.

Au niveau de la maîtrise d'ouvrage, voici ci-après les réponses que nous pouvons apporter :

Le niveau d'enjeu de la qualité de l'air a été défini en fonction des données disponibles en notre possession. Il peut être considéré comme globalement modéré et temporairement fort lors de dépassements saisonniers de seuils réglementaires pour l'ozone, les dioxydes d'azote et de particules fines.

Quant à l'impact du projet sur la qualité de l'air, il est notamment réduit par la conception du projet qui prend notamment en compte :

- Les modes actifs de déplacement au sein du site (circulation piétonne et cyclable)
- Etude d'opportunité pour la mise en place d'un « kiosque des mobilités » (voir détail ci-avant dans remarque n°1)
- La limitation de la vitesse des véhicules à 20 km/h sur site.

En outre, il est envisageable qu'une partie des futurs habitants du site travaille soit sur place soit dans la métropole. Dans les deux cas, les déplacements à pied, à vélo, en co-voiturage ou en transport permettront de réduire les rejets atmosphériques.

Enfin l'accès à la zone de stationnement principale du bâtiment Paquebot se fera par l'arrière du bâtiment

Remarque n°3 :

Pour le bruit en provenance des infrastructures de transport, les mesures adoptées par le maître d'ouvrage se limitent à de l'isolation de façade et l'écran acoustique prévu le long de la voie ferrée. L'intérêt d'un autre écran acoustique le long de la RD 2020, comme l'utilisation de revêtements anti-bruit sur cette dernière n'ont pas été étudiés. Les mesures ne semblent pas donc pas prévoir une isolation à la source, pourtant préconisée, et seront inefficaces en été (bruit de la RD 2020 lorsque les fenêtres sont ouvertes)

L'autorité environnementale recommande de ré-étudier les possibilités de mise en œuvre de réduction du bruit à la source pour la RD 2020.

Au niveau de la maîtrise d'ouvrage, voici ci-après les réponses que nous pouvons apporter :

La réduction du bruit à la source est étroitement liée à la thématique de circulation des véhicules sur le site et les axes de circulations les plus proches.

Ainsi, les mesures relatives aux modes de circulation ont un lien direct avec les émissions sonores induites.

Le projet favorise les modes de circulation actifs qui ne génèrent pas de nuisances sonores (circulation à pied, à vélo, en trottinette, co-voiturage, transport en commun).

A l'échelle du projet, l'accès à la zone de stationnement du bâtiment Paquebot se fera par l'arrière du bâtiment, ce qui permet de limiter les risques de nuisances sonores perçues par les habitants du site.

Au-delà de l'assiette foncière du projet, un projet de réaménagement de la RD 2020 est en cours d'étude à la Métropole. La réponse sur les enjeux de sa requalification, notamment pour favoriser les cyclistes et permettre une réduction des véhicules motorisés in fine, sera apportée par Orléans Métropole.

A noter que l'implantation des constructions sur la RD2020 se font en retrait de 11 m à minima (emplacement réservé prévu au PLU) par rapport à la limite parcellaire actuelle.

Le maître d'ouvrage s'est rapproché du bureau d'étude acoustique SOLAB (cf. annexes de l'étude d'impact). Cette dernière préconise des solutions de conception des immeubles à bâtir en fonction du degré d'exposition au bruit qui seront pris en compte dans les projets architecturaux. En fonction de la performance de ces équipements de bâtiment, l'opportunité de réaliser un écran anti bruit le long de la voie ferrée au nord du bâtiment QUELLE sera adaptée en conséquence.

Remarque n°4 (volet biodiversité, pages 10 et 11):

Concernant la faune, l'avifaune présente un enjeu qualifié de faible¹⁰. Concernant les chiroptères, l'enjeu, qualifié de faible, semble sous-évalué au regard des écoutes réalisées (étude d'impact, page 117). L'étude indique sur l'aire d'étude rapprochée une activité forte de la noctule commune, espèce d'intérêt communautaire, protégée au niveau national et quasi-menacée en région Centre-Val de Loire mais statue étonnamment sur un enjeu faible pour cette espèce (étude biodiversité, page 74). Pourtant l'étude évoque la présence possible de gîtes dans les arbres situés au sein de l'aire d'étude rapprochée. Il conviendrait de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse en menant des investigations spécifiques. Enfin, l'absence de qualification de l'impact résiduel ne permet pas de statuer sur la nécessité ou non d'une dérogation espèces protégées.

S'agissant du volet biodiversité réalisé par Biotope, le niveau d'enjeu indiqué (enjeu faible) pour la thématique des chiroptères se justifie par le fait que le nombre de contacts obtenus pour la Noctule commune demeure très en deçà d'un nombre de contacts attendu à proximité immédiate d'une colonie. L'activité mesurée est plutôt à mettre en relation avec la présence de zones de chasse favorables dans les espaces paysagers voisins, notamment au sud, ainsi qu'à l'Est de la voie ferrée. Les chiroptères utilisent ainsi un territoire de chasse assez vaste, au gré de la présence de bosquets arborés.

Par ailleurs, les peupliers les plus favorables à l'accueil d'une éventuelle colonie sont situés le long de la rue de Montaran, en marge sud de l'assiette foncière. En tout état de cause, ces peupliers sont situés en dehors du périmètre des futurs îlots qui seront édifiés.

Enfin, les tableaux de synthèse des paragraphes 5.20 et 6.16 indiquent le niveau d'impact résiduel après mise en œuvre des mesures, et ce pour chaque thématique.