

Projet d'aménagement de la zone de la Chatonnerie à SARAN (45)

Éléments descriptifs du projet

Annexe au formulaire 14734*3

Pièce n°1

Table des matières

1.Préambule.....	3
1.1.Projets soumis à évaluation environnementale.....	3
1.2.Projets soumis à examen au cas par cas.....	3
1.3.Contenu de la demande d'examen au cas par cas.....	3
2.Descriptif sommaire du projet.....	4
2.1.Nature et importance du projet.....	4
2.2.Localisation du site.....	4
2.3.Accès au site.....	5
3.État initial du site.....	6
4.Sensibilité environnementale de la zone d'implantation.....	7
4.1.Zones naturelles.....	7
4.2.Patrimoine culturel.....	8
4.3.Autres zones spécifiques.....	8
5.Appréciation des impacts potentiels sur l'environnement et la santé humaine.....	10
5.1.Phase travaux.....	10
a)Bruit.....	10
b)Circulation.....	10
c)Pollutions.....	11
d)Autres incidences en phase travaux	11
5.2.État achevé.....	12
a)Modification de l'état de surface.....	12
b)Modification du paysage	13
c)Modification des flux d'accès à la zone.....	15
d)Zone d'habitat et bruit.....	16
e)Modification du nombre d'habitants.....	17
6.Incidences cumulées	19
7.Conclusion.....	20

1. Préambule

Il est rappelé qu'un projet d'aménagement est soumis à évaluation environnementale si il répond à une ou plusieurs des rubriques énumérées par une liste annexée à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Ces rubriques sont fondées sur :

- la nature du projet : le fait de relever de certaines catégories prédéfinies de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumet systématiquement certains projets à évaluation environnementale.
- des seuils : le franchissement d'un seuil prédéfini soumet systématiquement certains projets à évaluation environnementale. En dessous de ce seuil, les projets sont :
 - soit soumis à la procédure d'examen au cas par cas ;
 - soit dispensés.

Nature du projet au regard du tableau annexé à l'article R 122-2 du code de l'environnement

Catégorie de projets : Travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains

Rubrique 39 : Travaux, constructions et opérations d'aménagement y compris ceux donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une procédure de zone d'aménagement concerté.

1.1. Projets soumis à évaluation environnementale

Travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m² ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares.

1.2. Projets soumis à examen au cas par cas

Travaux, constructions et opérations d'aménagement constitués ou en création qui soit créent une surface de plancher supérieure ou égale à 10 000 m² et inférieure à 40 000 m² et dont le terrain d'assiette ne couvre pas une superficie supérieure ou égale à 10 hectares, soit couvrent un terrain d'assiette d'une superficie supérieure ou égale à 5 ha et inférieure à 10 ha et dont la surface de plancher créée est inférieure à 40 000 m².

1.3. Contenu de la demande d'examen au cas par cas

La demande au cas par cas repose sur le formulaire cerfa 14734*3 ainsi que toutes les annexes listées à la rubrique 8.

Les éléments présentés ci-après ont pour but de permettre à l'Autorité Environnementale d'apprécier l'importance et les spécificités du projet.

2. Descriptif sommaire du projet

2.1. Nature et importance du projet

Le projet d'aménagement, de part sa nature, est rattaché à la catégorie de projet aménagements urbains.

En terme d'importance il couvre une surface de 5,5 hectares et une surface de plancher évaluée à 25 574 m².

Compte-tenu de ces éléments, le projet ne rentre pas dans la procédure d'évaluation environnementale systématique mais dans le cadre de la procédure dite au cas par cas.

2.2. Localisation du site

Le site est localisé sur la commune de SARAN dans le Loiret.

Les coordonnées en LAMBERT 93 du site sont :

X : 617 075,50

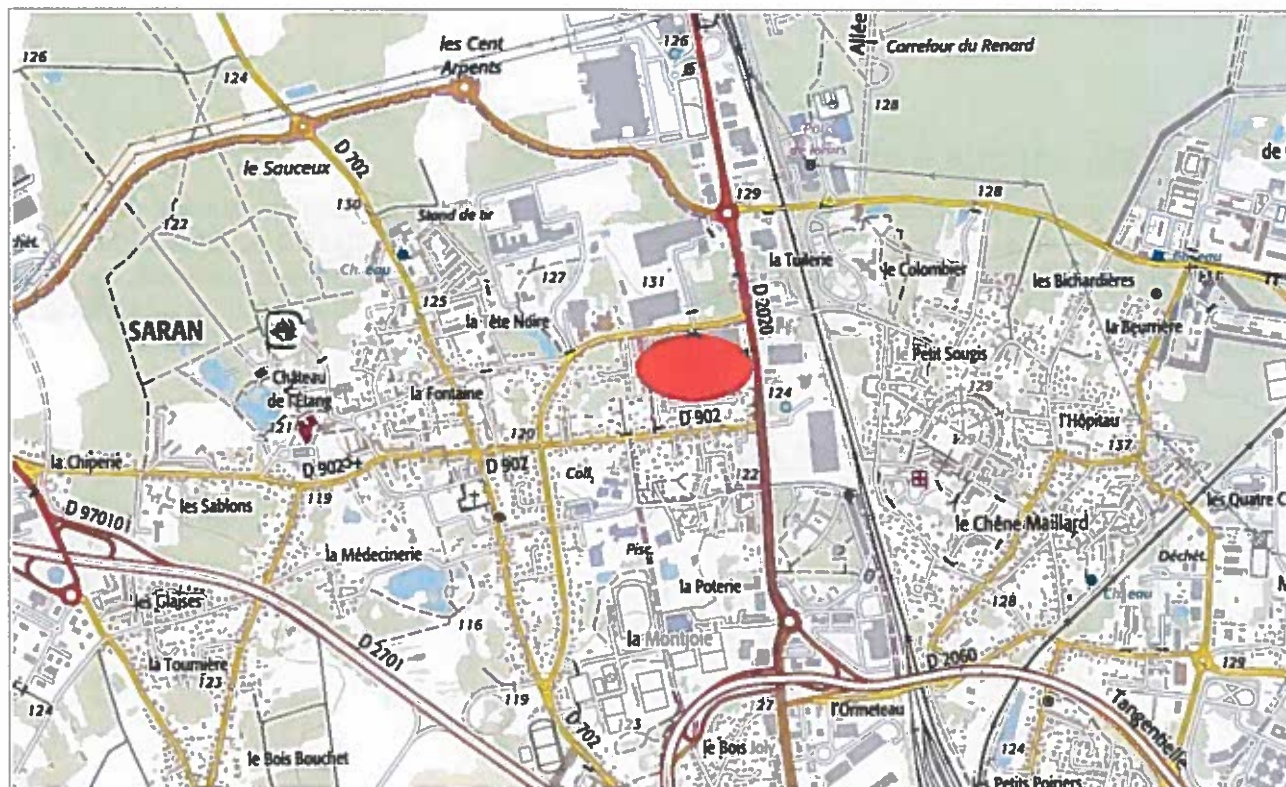
Y : 6 762 037,00

La référence cadastrale est B 199.

Le lieu est nommé Chatonnerie sur le cadastre.

La commune de Saran fait partie de la Métropole d'Orléans.

Elle se situe au nord de la métropole et se caractérise sur cette zone par un secteur pavillonnaire et un secteur tertiaire important développé notamment le long de l'axe routier D2020.

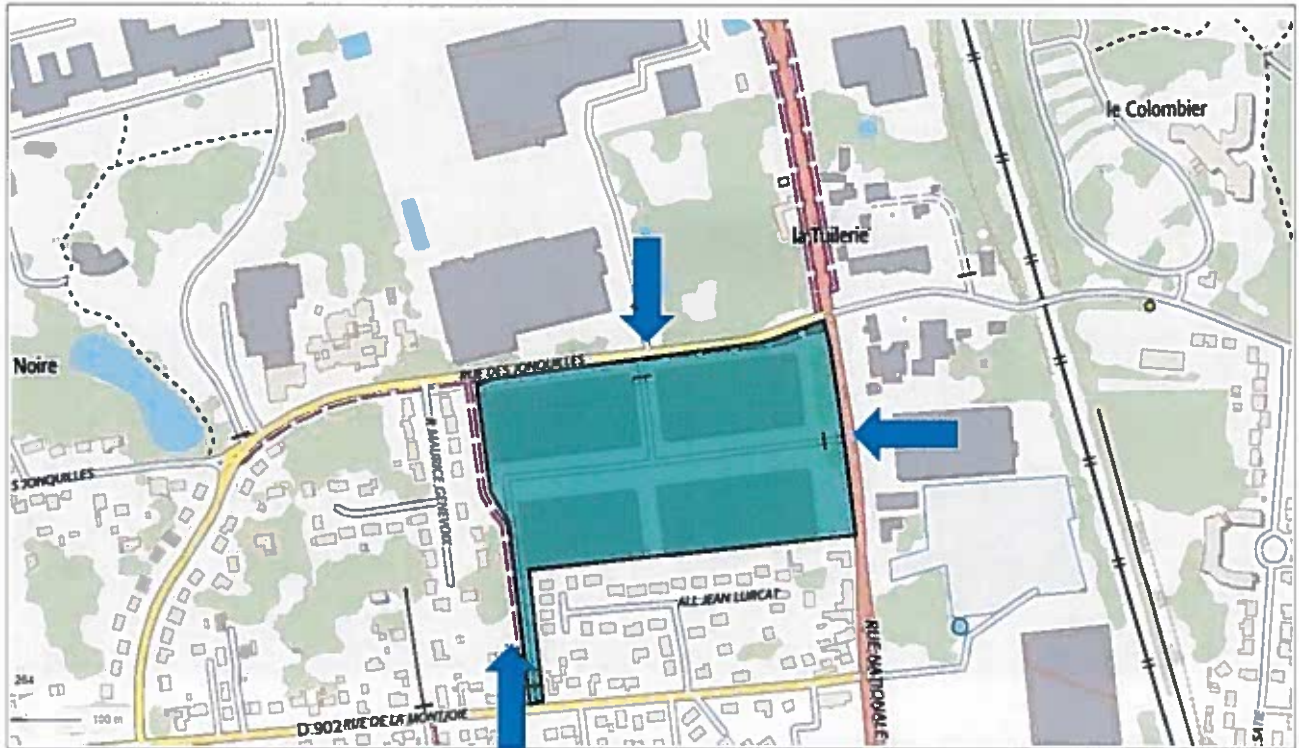


2.3. Accès au site

Le site se positionne entre trois voies de circulation :

- la D2020
- la rue des jonquilles
- la rue de la montjoie

Chacune de ces voies permet une entrée sur le site soit au total 3 accès différents.



2. Accès au site et zones environnantes

Il est par ailleurs positionné sur une zone de transition entre habitations pavillonnaires et zones tertiaires commerciales.

3. État initial du site

Le site où sera réalisé le projet est un ancien site de logistique à l'abandon.

Il se compose de 4 grands bâtiments massifs de surface unitaire comprise entre 6 400 m² et 8 300 m² soit environ 29 100 m² de bâtiments.

L'essentiel de la parcelle est constitué de voirie. L'état de surface des voiries est abîmé et des développements végétaux ont pu avoir lieu ponctuellement. Les développements arborés ont été coupés par les propriétaires précédents.



3. Vue du site vers l'est

La figure ci-dessus montre l'emprise des bâtiments et les zones de voiries entre les bâtiments avec le développement ponctuel de la végétation.



4. Vue du site depuis l'entrée rue des jonquilles

La figure ci-dessus montre l'emprise importante de la voirie. Les espaces verts actuels sont limités aux abords des bâtiments.

4.2. Patrimoine culturel

Le porteur du projet est actuellement en relation avec le service régionale de l'archéologie de la direction des affaires culturelles (DRAC).

Par un courrier du 21 décembre 2017 la DRAC a informé que le dossier donnerait lieu à une prescription de diagnostic archéologique.

Une demande a été faite par le porteur du projet pour la réalisation anticipée de ce diagnostic par courrier le 9 janvier 2018.

Si des éléments archéologiques venaient à être mis au jour lors des travaux de terrassement, ces découvertes seraient déclarées au maire de Saran, qui en informerait alors sans délai la Direction des Affaires Culturelles (DRAC) Centre, conformément à l'article L.531-14 du Code du patrimoine.

4.3. Autres zones spécifiques

On notera que la commune peut présenter des risques liés aux cavités souterraines ainsi que des risques liés au retrait-gonflement des argiles qui peut affecter les fondations des ouvrages.

Le porteur du projet a programmé une étude géotechnique (actuellement en cours) afin d'évaluer précisément ce risque.

La parcelle n'est pas identifiée sur le site BASOL (Base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués).

Le site apparaît néanmoins sur le site GEORISQUES comme présentant une source de pollution potentielle.

Ce classement semble lié à la présence d'un stockage de carburant lié à l'ancienne activité logistique.

Ce stockage est positionné en intérieur sur une dalle béton et la contamination des sols est peu probable.

Une étude est actuellement en cours afin d'évaluer l'impact de ce stockage ancien de carburants.

La zone est à proximité de deux sources potentielles de bruit :

- la RD 2020
- la voie ferrée Orléans-Paris

Le tableau suivant présente les références des sources qui ont été consultées afin d'identifier la sensibilité environnementale du projet.

Type de zone	Résultat – Information	Source
Natura 2000	Néant (la plus proche est à Cercottes)	inpn.fr
ZNIEFF	Néant (la plus proche est en forêt d'Orléans, vers Chanteau)	inpn.fr
Protection de captage AEP	Néant, captage « la Tuilerie » situé à 650 au N-E mais pas dans la zone de protection	Site de l'ARS
Plan de prévention risques technologiques	Néant	Site de la préfecture du Loiret
Cavités souterraines	Néant (quelques gouffres sur Saran mais pas à proximité)	Géorisques
Séisme	Zone de sismicité 1 (très faible)	Géorisques
Retrait-Gonflement des sols argileux	Aléa fort	Géorisques
Monuments Historiques, Unesco	Néant	Site de la préfecture du Loiret
Pollution des sols	Néant, ancienne activité classée	Basol.fr
Bruit	Néant	Site de la préfecture du Loiret
Sites archéologiques	Néant	PLU Saran
Site classé, ...	Néant	PLU Saran, site de la préfecture du Loiret
Espaces protégés	Néant	Géorisques
Installation industrielle	Site référencé CEN4501104, Ancien site industriel et activités de service (BASIAS), Garage, ateliers, mécanique et soudure, dépôt de liquides inflammables.	Géorisques
PPRI	Néant	Géorisques, PPRI du Loiret
Mouvements de terrain	Néant (quelques uns sur Saran – effondrements liés aux cavités - mais pas à proximité)	Géorisque
Risques industriels	Néant	Géorisques

5. Appréciation des impacts potentiels sur l'environnement et la santé humaine

La démarche mise en œuvre pour la réalisation de ce projet sera :

1 – Démolition des ouvrages présents sur site : bâtiments existants et voirie

2 – Construction d'ouvrages :

- voirie et réseaux divers ;
- bâtiments ;
- aménagements des espaces verts.

Les incidences peuvent donc être appréciées en phase travaux et à l'état achevé.

5.1. Phase travaux

Ces incidences sont temporaires puisque limitées à la durée des opérations de déconstruction et de construction.

La durée globale de la phase de déconstruction à la livraisons de l'ensemble du projet est évaluée à 30 mois au maximum.

Afin de réduire ou de compenser les nuisances d'ordres divers (visuelles, acoustiques, circulation...) provoquées par la mise en œuvre du chantier, il est prévu l'installation de panneaux de signalisation et d'information vis-à-vis du public (cyclistes, joggeurs & promeneurs) et des riverains.

Des réunions publiques visant à présenter aux riverains le projet et les contraintes liées au chantier seront organisées en partenariat avec la mairie de Saran.

a) Bruit

Les incidences attendues durant cette phase de travaux sont liées aux bruits des travaux et des engins de chantier. La phase de démolition, qui est considérée comme la phase la plus bruyante, aura une durée évaluée à 5 mois.

Ces incidences seront prises en compte par :

- l'utilisation d'engins de chantier conformes à la réglementation en vigueur et présentant une bonne isolation phonique,
- la limitation des périodes de travaux dans certaines plages horaires (heures ouvrables),

b) Circulation

La phase de travaux impliquera une circulation spécifique avec accès au chantier d'engins et de camions.

Le site présente une triple desserte par les voiries RD 2020, rue des jonquilles et rue de la montjoie. Un plan de circulation sera mis en place en partenariat avec la ville de Saran et Orléans Métropole afin de minimiser l'impact sur la circulation et répartir cette circulation sur les 3 voies limitrophes.

Il sera recherché une réutilisation maximale des déblais de déconstruction. Cette démarche aura pour conséquence de réduire le flux de camions pour évacuer les anciens matériaux et amener les nouveaux.

Il est précisé que la piste cyclable de liaison entre la rue de la montjoie et rue des jonquilles sera maintenue et mise en sécurité pendant toute la durée des travaux.

Grâce à ces dispositions, l'impact sur la circulation devrait être faible.

c) Pollutions

Le risque existe au niveau des dalles béton du bâtiment au nord-est ayant potentiellement servies à stocker des bidons de carburant. Une étude visant à évaluer l'existence d'une pollution est actuellement en cours. En cas de résultats positifs, cette étude fixera les procédures visant à exclure tout risque de contamination des sols et une entreprise spécialisée sera consultée.

Les pollutions liées aux engins de chantier seront maîtrisées par la mise en place de procédure type chantier vert incluant notamment le tri des déchets, le nettoyage des roues et des rues par lesquelles les camions passent, une pédagogie sur site auprès des entreprises.

d) Autres incidences en phase travaux

Gestion des rejets et déchets de chantier

La réduction des déchets se fera par la valorisation des déblais sur place autant que possible avec une incidence directe sur le flux de circulation des camions et par l'acheminement des déchets divers produits sur le chantier vers des filières de valorisation ou d'élimination dûment autorisées conformément à la réglementation, une incitation à utiliser des matériaux biodégradables pour les bâtiments et des opérations « chantier propre » pour l'opérateur de l'ensemble du projet (aménageur et promoteur).

De plus, le chantier fera l'objet d'une coordination-sécurité conforme à la réglementation.

Si les trafics liés au chantier entraînent l'apport sur les chaussées de matériaux (terre notamment) à l'origine d'une dégradation des conditions de sécurité (masquage de la signalisation, chaussée rendue glissante...), un nettoyage sera pratiqué régulièrement.

La poussière soulevée par les véhicules de chantier circulant sur les accès non enrobés sera fixée par arrosage, afin de ne pas développer une gêne trop importante vis-à-vis des usagers du réseau viaire et des riverains.

5.2. État achevé

A l'issue des travaux, le projet sera à l'état achevé et l'évaluation des incidences est présentée ci-dessous.

La construction d'une zone de logements et d'activités implique :

- une modification de l'état de surface de la parcelle ;
- une modification du paysage ;
- une modification des flux d'accès à la zone ;
- une modification du nombre d'habitants

a) Modification de l'état de surface

La modification de l'état de surface de la parcelle est susceptible d'avoir des incidences qualitatives et quantitatives sur les eaux pluviales de ruissellement.

Pour rappel, la surface totale de la parcelle 55 000 m².

Dans son état initial, la parcelle présente un taux d'imperméabilisation très important :

- bâtiments : 29 000 m² (52%)
- voirie : 24 500 m² (44%)

soit un coefficient d'imperméabilisation proche de 95% soit 5,22 ha.

A l'état achevé, la surface bâtie représentera environ 14 900 m² soit 27% de la surface de la parcelle.

La voirie représentera 14 408 m². Cette surface comprend l'emprise des noues enherbées. Les surfaces imperméables seront donc inférieures.

La surface des parkings de la zone « activités » sera de l'ordre de 3 600 m² en surface partiellement perméables (evegreen)

Le tableau suivant présente la répartition des surfaces évaluée dans le dossier de présentation :

	BUREAUX / COMMERCE / ACTIVITE	
	BUREAUX	: 950m ²
	POINT DE VENTE	: 1000m ²
	STOCKAGE	: 5000m ²
	SOUS-TOTAL	: 6950m²
	LOGEMENTS	
	MAISONS INDIVIDUELLES	: 2219m ²
	INTERMÉDIAIRES	: 3954m ²
	COLLECTIFS	: 12451m ²
	SOUS-TOTAL	: 18624m²
	TOTAL DES SDP	: 25574m²
	EMPRISE FONCIÈRE : 1,47 Ha env.	
	EMPRISE AU SOL DES LOGEMENTS : 8100 m ² env.	
	EMPRISE AU SOL DES BATIMENTS : 6800m ² env.	
	EMPRISE AU SOL TOTALE : 14900m ²	
	soit 27% DE L'EMPRISE DU TERRAIN	

6. Répartition des surfaces – EXIA

L'impact de l'aménagement sur l'imperméabilisation des sols est donc largement positive avec un aménagement aboutissant à un taux d'imperméabilisation (surface active) évaluée à 50% environ au lieu de 95% actuels.

D'un point de vue qualitatif, les incidences sont liées au ruissellement des eaux sur les voiries potentiellement chargées en résidus d'hydrocarbures.

Le porteur du projet a précisé que les eaux de ruissellement seraient gérées sur site avec notamment la présence de noues de collecte et d'infiltration avec le souhait de parvenir à un « 0 rejet ».

Les noues enherbées constituent un dispositif très efficace de piégeage des MES sur lesquelles sont fixées l'essentiel de la pollution aux hydrocarbures.

Le GRAIE (GRAIE, Groupe de Recherche Rhône Alpes sur les Infrastructures et l'Eau) a mené des réflexions sur l'intérêt des noues et a abouti à la conclusion suivante :

Le risque de pollution chronique des sols et des nappes par l'infiltration directe des eaux de ruissellement d'un parking (ou d'une chaussée peu circulée) à travers une noue ou un fossé est quasiment nul, même s'il faut rester vigilant sur les risques potentiels de certains micropolluants encore peu étudiés.

source : Les techniques alternatives pour la gestion des eaux pluviales – GRAIE -
http://www.graie.org/graie/graiedoc/reseaux/pluvial/TA_FreinsAvantages/EauxPluviales-outil-techniquesalternatives-nouefosse-juin2014.pdf

Les rejets en dehors du site, s'ils ont lieu, seront effectués sur le réseau communautaire (Métropole d'Orléans) qui fixera les prescriptions techniques minimales à mettre en œuvre et notamment le séparateur à hydrocarbures si nécessaire pour la partie parking de la zone tertiaire.

L'incidence sur la qualité des eaux est faible à nul.

b) Modification du paysage

Le paysage actuel du site est une zone logistique à l'abandon qui ne présente aucun attrait.

Le porteur du projet a gardé la cohérence des zones environnantes en reconstituant une zone d'habitat individuel, une zone de transition en petit collectif et une zone avec bâtiments tertiaires en bordure de la RD2020.

Il est rappelé que ce site fait, par ailleurs, régulièrement l'objet d'intrusions générant une insécurité pour les riverains ainsi qu'un aspect visuel dégradé avec la présence de tags notamment. Ce projet est donc de nature à améliorer le cadre de vie des riverains en donnant un nouveau visage à ce secteur.

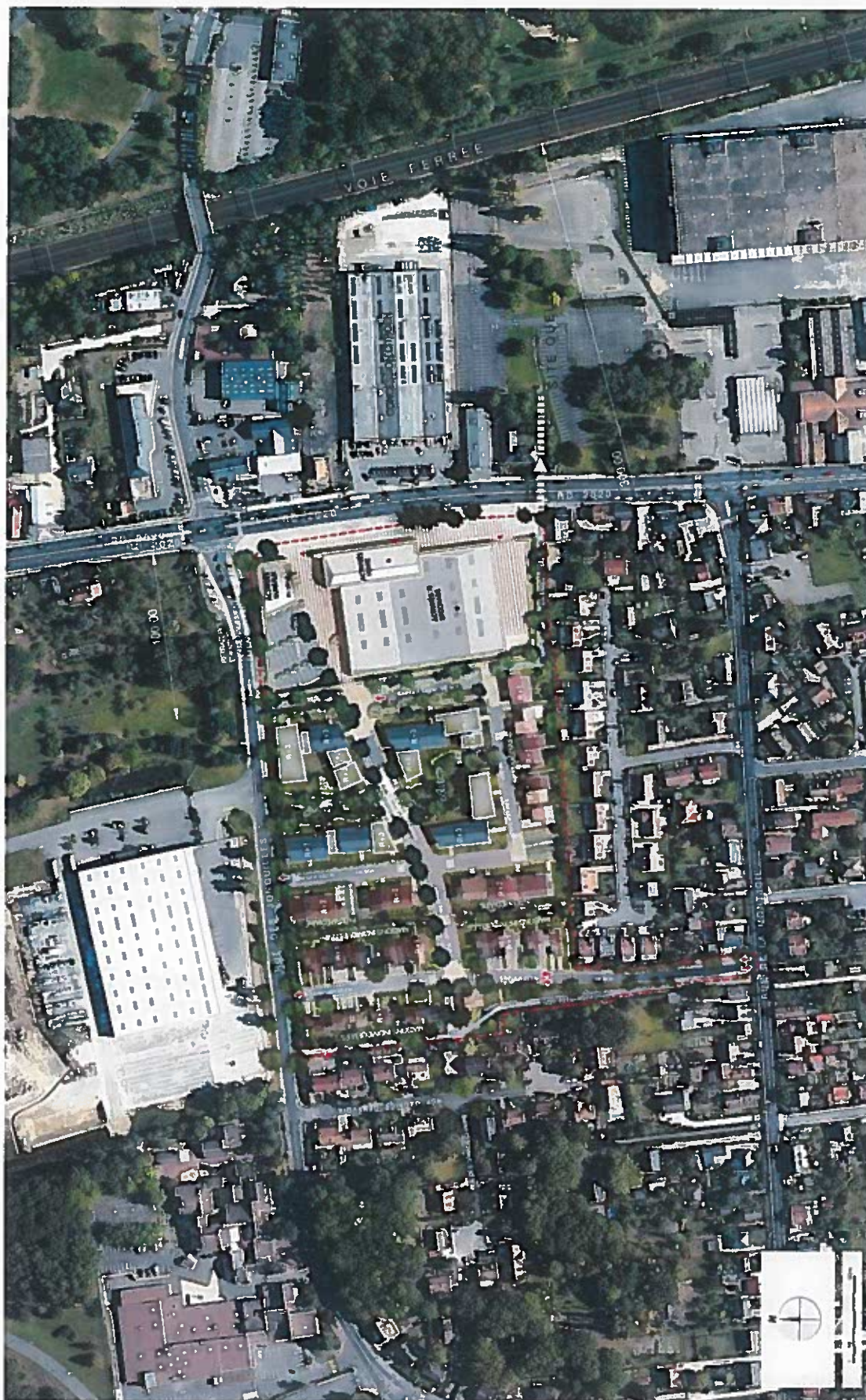
Une zone naturelle est prévue au cœur du projet. Elle est dénommée « îlot fraîcheur ». Elle vise à créer une zone d'infiltration en la cumulant avec des végétaux afin de favoriser l'évapotranspiration.

Des aménagements pour la faune sont prévus : nichoirs, gîtes à chauve-souris, hôtels pour insectes.

L'incidence sur le paysage sera donc positive.

L'incidence sur la sécurité sera également positive.

La carte suivante présente une vue d'ensemble du projet à l'état achevé où la volonté du concepteur de respecter l'organisation existante et la mixité habitat individuel, petit collectif et zone tertiaire apparaît clairement.



7. Plan d'aménagement de la zone

c) Modification des flux d'accès à la zone

La création de logements et d'une zone tertiaire va générer une augmentation du trafic.

Le site est déjà desservi par des voiries existantes. Les voiries nouvelles seront créées uniquement à l'intérieur de la zone. La connexion rue de Montjoie est déjà existante. Deux connexions seront réalisées sur la rue des Jonquilles pour l'accès à la zone d'habitat.

Pour l'accès à la zone activités, une connexion spécifique sera réalisée rue des Jonquilles.



8. Principe de circulation dans la zone

Sur la zone tertiaire la desserte sera faite depuis la rue des Jonquilles qui constitue l'un des axes majeurs de l'agglomération orléanaise avec une capacité de trafic importante.

Les voiries créées seront « étanches » entre la zone d'habitat et la zone d'activités. Aucune interaction de véhicules ne sera possible entre les 2 zones. Seules des circulations douces seront possibles entre les zones d'habitat et la zone d'activités.

Sur la zone d'habitat, le trafic sera de type résidentiel. Il est rappelé que ce projet de restructuration se développe en zone urbaine déjà desservie par des réseaux de transports en commun.

Les lignes de bus qui desservent la zone sont les lignes 1, 6, 18, 19. Il existe trois arrêts de bus à proximité : Debacq, Montjoie et Maurice Claret.

La ligne n°1 est une ligne structurante du réseau TAO avec des fréquences d'un bus toutes les 10 minutes en journée.



9. Extrait du plan des réseaux TAO

Ce réseau de bus existant est de nature à permettre de réduire l'impact de la circulation des véhicules légers de la zone.

Par ailleurs, le porteur du projet a prévu la mise en place de pistes cyclables sur toute la zone.

Les voiries créées seront des voiries avec intégration de cheminement piétons et de pistes cyclables. Le caractère de déserte résidentielle implique une limitation « naturelle » de la vitesse. Les voiries seront de type « voie partagée – Zone 20 ».

d) Zone d'habitat et bruit

Le concepteur a prévu une organisation de la zone en éloignant les zones d'habitat des sources de bruits.

De plus, afin de limiter l'impact sonore, la construction d'un bâtiment en façade est de nature à faire écran à la propagation du bruit. En effet le plan de masse a été conçu en positionnant les bâtiments d'activités en front de rue coté RD 2020.

A cela s'ajoute un écran végétal entre la zone d'activités et la zone d'habitat qui est de nature à réduire également l'impact sonore de la RD 2020.



10. Zone de bruit et répartition affectation des bâtiments

e) Modification du nombre d'habitants

Le projet entraînera la création de logements avec comme conséquences l'augmentation de la population.

Le nombre de logements sera d'environ :

- 24 maisons individuelles
- 50 logements en petits collectifs
- 170 appartements collectifs

La population supplémentaire attendue peut être évalué sur la base d'un taux d'occupation moyen de 2,5 habitants par logements (valeur INSEE – 2014).

La population supplémentaire attendue est évaluée à : $244 \times 2,5$ soit 610 personnes.

Les logements seront des T2 et T3 ce qui est de nature à limiter l'importance des foyers.

La zone d'habitat collectifs accueillera du côté de la rue des jonquilles un hôtel 2* de capacité 80 chambres.

Cette augmentation de population s'inscrit dans le prolongement d'une zone urbaine existante et n'est pas de nature à déstabiliser les structures existantes (eau, énergie, vie sociale).

Pour rappel cette zone est dans le prolongement de la zone urbanisée de la ville de Saran sans éléments de rupture (type voie ferrée ou axe routiers) entre le centre ville et les nouveaux logements.

Par ailleurs le projet prévoit la remise à neuf de la piste cyclable longeant le site à l'ouest et tient compte et préserve la piste cyclable existante rue des jonquilles.

Le PLU de la ville de Saran a par ailleurs intégré la modification de cette zone en précisant son souhait de voir se développer une zone mixte avec activité tertiaire et logements.

La zone est décrite comme espace libre (*diagnostic et état initial de l'environnement page 15*)

Elle est également identifiée comme zone de potentiel de densification total (*diagnostic et état initial de l'environnement page 25*)

Extrait du site internet de Saran (ville-saran.fr) – Grands projets - Requalification de la RD2020

PLU Saran : Zone URd (secteur de mixité sociale)

SECTEUR DE LA CHATONNERIE

Situé pratiquement face au site Quelle sur une surface de 5 hectares, il s'agit de réhabiliter cette ancienne zone d'activités logistiques, en déshérence : ce lieu n'étant plus adapté à son activité première, celles-ci se sont principalement orientées vers la zone d'activités Pôle 45.



La Ville souhaite un aménagement d'ensemble avec l'implantation d'activités qui ne rajoutent pas de difficultés de circulation, comme de la mixité d'activités économiques (bureaux par exemple) et d'habitat. De plus, elle souhaite conserver la piste cyclable en bordure du secteur et qu'elle soit refaite.

Actuellement détenu par 4 propriétaires, ce qui ne facilite pas les choses, le site n'évolue malheureusement pas. La Ville de Saran souhaite qu'au plus vite les propriétaires détruisent les bâtiments visés par le Permis de démolir qui a été accordé le 21 mars 2014 et que les abords du site soient nettoyés et sécurisés afin que les riverains ne supportent plus de nuisances en attendant un projet définitif pour ce site.



11. Extrait PLU de SARAN

6. Incidences cumulées

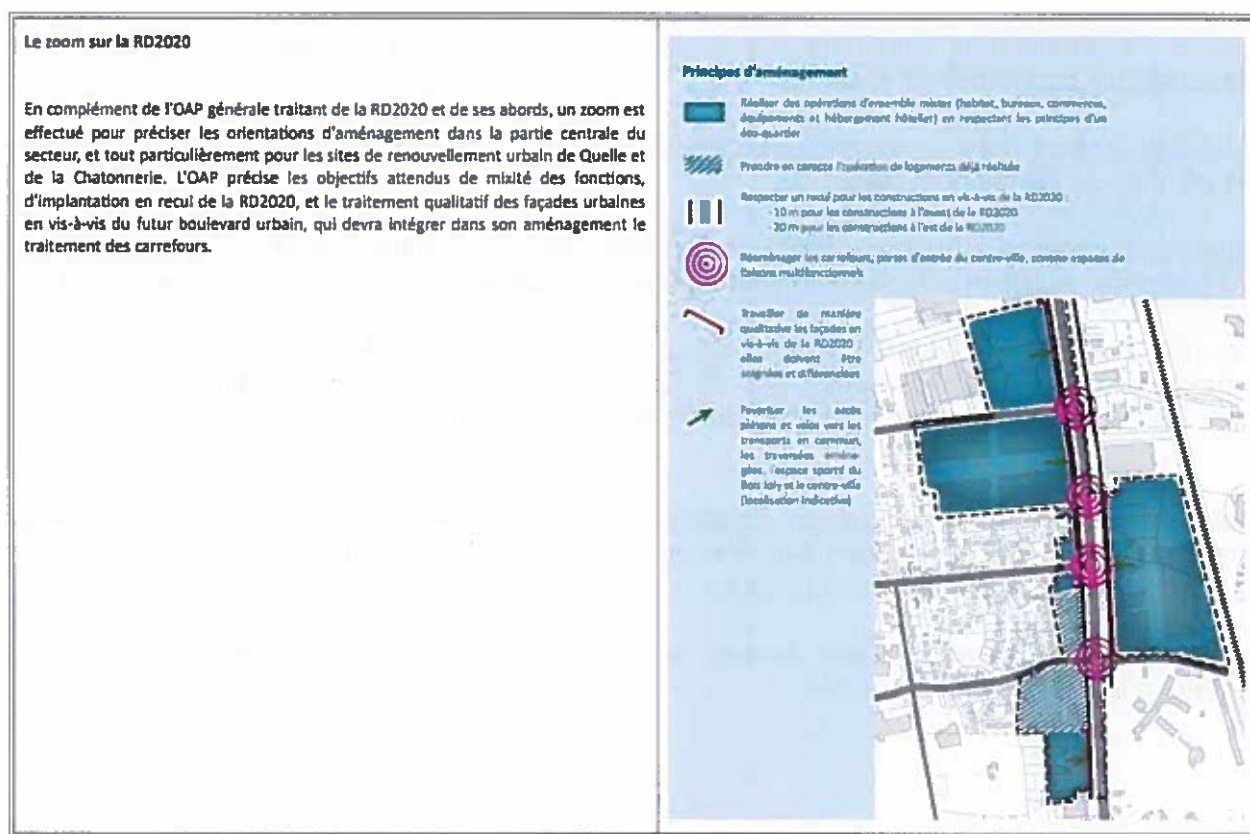
La D2020 présente de part et d'autres d'anciens sites d'activités en phase de reconversion.

C'est le cas du quartier INTERIVES plus au sud sur la commune de Fleury-les-Aubrais Cette zone se situe néanmoins à environ 3 km.

Le site de la société QUELLE se situe pratiquement face au projet mais sur l'autre rive de la D2020.

Une étude est actuellement menée par la Métropole d'Orléans pour le requalification du site.

Une parcelle actuellement boisée se situe au nord du site et est identifiée sur le PLU de Saran comme potentiellement à reconvertir en opération d'ensemble mixte (habitat et bureaux). A ce jour nous ne disposons pas d'informations sur la reconversion de ce site.



12.Extrait PLU de SARAN

Le porteur de projet a présenté son projet à Orléans Métropole, gestionnaire de la RD2020 sur son territoire. Les réflexions et adaptations nécessaires de cet axe de circulation seront menées par Orléans Métropole dans le cadre de la requalification de la RD2020 si cela est nécessaire.

Le cumul de ces opérations peut être de nature à impacter les conditions de circulation sur cette zone.

7. Conclusion

Le projet correspond à une volonté communale de réaménagement d'un ancien site logistique dont l'exploitation n'est plus adaptée à la configuration du secteur.

Le site n'est pas inclus dans une zone naturelle protégée.

Il présente à l'état actuel une imperméabilisation très importante.

Ce projet d'aménagement est conçu avec une prise en compte en amont de la problématique eau en limitant les rejets extérieurs à la parcelle.

Cela est rendu possible par un plan de construction cohérent avec l'urbanisation du secteur et le développement d'espaces verts importants plus favorables à l'infiltration et à la réduction des vitesses d'écoulement et au piégeages des MES.

Le projet d'aménagement entraînera une revalorisation du secteur en supprimant une zone sans attrait avec des problèmes de sécurité.

La parcelle s'inscrit dans un schéma de circulation existant et permettant la desserte de la zone sans création de voiries nouvelles.

Le plan de circulation à l'intérieur de la zone prévoit des circulations douces : pistes cyclables et voies piétonnes et laisse une place conséquentes aux espaces verts, support de la biodiversité.

Le porteur du projet a entrepris en amont du projet la présentation de ses intentions auprès des institutions directement concernées : Ville de Saran, Orléans Métropole, DDT afin d'intégrer dans la conception du site les souhaits et attentes de ces interlocuteurs.

En première approche, la conception du projet, sa position géographique ainsi que la prise en compte des spécificités en phase travaux et en état achevé permettent de réduire les incidences sur l'environnement et sur la santé humaine.

Compte-tenu de la nature actuelle du site, ancien site à l'abandon, le projet est de nature à apporter un impact positif sur la zone.