



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale  
Centre-Val de Loire  
sur l'aménagement du Parc de Loire  
à Saint-Jean-Le-Blanc et Saint-Denis-en-Val (45)  
Demande de permis d'aménager**

N°2021-3253

## **Préambule relatif à l'élaboration de l'avis**

Conformément à la délégation qui lui a été donnée lors de la séance de la MRAe du 25 juin 2021 cet avis relatif à l'aménagement du Parc de Loire à Saint-Jean-Le-Blanc et Saint-Denis-en-Val (45) a été rendu par Christian Le COZ après consultation des autres membres.

Le délégataire atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La MRAe a été saisie du dossier de demande d'avis conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article 122-7 du code de l'environnement.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

À noter que l'article L 122-1 V du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique.

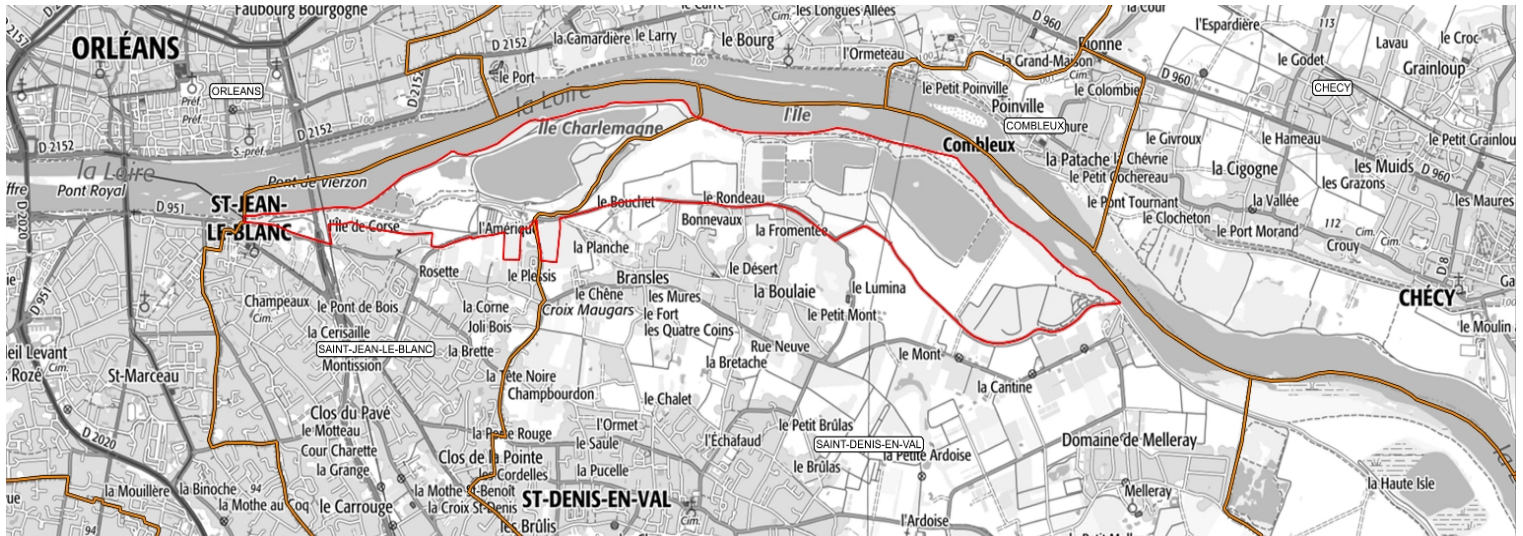
Au fil de l'avis, l'autorité environnementale peut être amenée à s'exprimer spécifiquement sur les différents volets du dossier, qu'il s'agisse de la qualité de l'étude d'impact ou de la prise en compte de l'environnement par le projet. Les appréciations qui en résultent sont toujours émises au regard des enjeux et compte tenu des éléments présentés dans le dossier tel qu'il a été transmis par le porteur de projet. Cette précision vaut pour l'ensemble du document et ne sera pas reprise à chaque fois qu'une telle appréciation apparaîtra dans le corps de l'avis.

Enfin, une transmission de la réponse à la Dreal serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projet.

## I. Contexte et présentation du projet

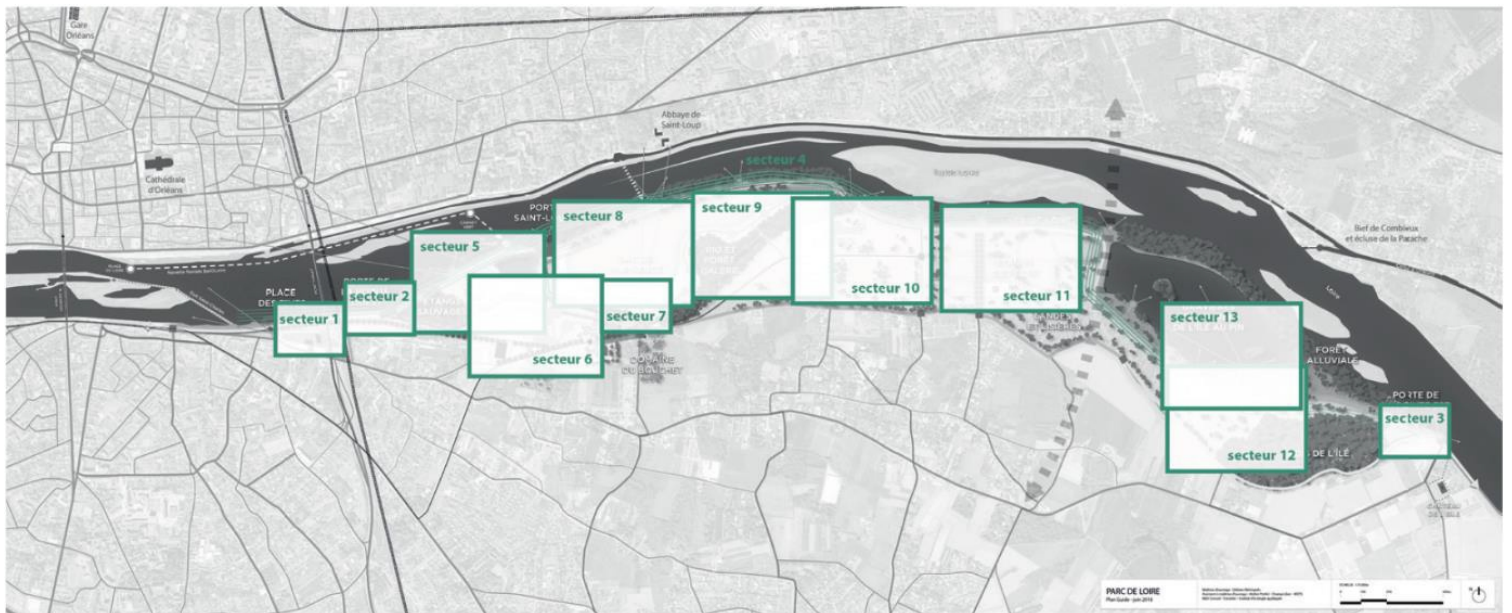
Le parc de Loire constitue un projet en proximité immédiate de la commune d'Orléans. D'une surface de 340 ha, il est situé sur un secteur, au sud de la Loire, réparti sur les communes de Saint-Jean-le-Blanc à l'ouest et Saint-Denis-en-Val à l'est.

L'objectif pour la métropole d'Orléans est de réaliser un parc naturel urbain d'envergure métropolitaine.



*Illustration: plan de localisation du projet  
(Source: résumé non technique, Page 7)*

L'aménagement devrait se faire selon 13 secteurs répartis tel que présenté ci-dessous :



*Illustration: sectorisation du projet  
(Source: résumé non technique, Page 14)*

Le secteur 1 correspond au secteur entre le duit Saint-Charles à l'ouest et le pont Thinat à l'est. Il constitue l'espace transitoire entre la ville et le futur parc. Il se caractérise également par la présence de l'ancien site industriel Become. L'objectif sera notamment de créer une esplanade afin d'accueillir un programme mixte pour les sports urbains.

Les secteurs 2 et 3 constituent les portes d'entrée ouest et est du projet de parc de Loire. Ces sites présentent un intérêt paysager puisqu'ils offrent un point de vue sur la Loire et sur le centre d'Orléans (pour la pointe ouest). Les principaux aménagements de la pointe ouest consistent en la création d'un franchissement du Rio et l'aménagement d'une placette de rencontre en haut de la levée<sup>1</sup>. Pour le secteur est, ils consistent en la création d'un belvédère, la réalisation d'un franchissement de la levée sous forme de rampe entre le fil de Loire et la « Loire à Vélo » et la construction d'un parking de proximité de 30 places.

Le secteur 4 correspond au fil de Loire. C'est une promenade linéaire, comprise dans le lit majeur de la Loire, qui traverse le parc d'est en ouest. Les principaux aménagements consisteront à réaliser un profil continu de 15 m de large dont 6 m de piste cyclable sur l'ensemble du parc ainsi que la suppression de tous les aménagements existants liés à l'usage de la voiture au contact de la Loire.

Le secteur 5 correspond aux étangs et à la grande prairie situés en partie ouest de l'actuelle Île Charlemagne. Les espaces naturels sont inclus dans une Znieff<sup>2</sup> et un site Natura 2000<sup>3</sup>. Les principaux aménagements consisteront en la suppression des chemins existants le long des étangs et à l'aménagement de cheminements piétons à partir des franchissements existants du Rio. L'objectif de ces aménagements est de modérer les usages sur le secteur et d'amplifier la valeur écologique des milieux en présence.

Le secteur 6 correspond à la future plaine des vents, située en extension de la base de loisir. Elle comprendra :

- un pôle "Sand" comprenant une halle couverte aux parois amovibles selon les usages. Il accueillera un parvis aménagé de quatre terrains pouvant accueillir différents sports sur sable avec emplacement pour des tribunes démontables, un parking paysager, un parvis arrière à destination technique, et une dizaine de terrains publics en extérieur, encadrés de gradines<sup>4</sup> et de solariums afin d'accueillir le public ;
- 30 000 m<sup>2</sup> de clairières minérales ludiques et sportives en remplacement du parking provisoire existant ;
- une grande prairie centrale afin de favoriser les pratiques récréatives libres.

Le parc sera doté d'une entrée à l'échelle du site dans le secteur 7. Elle s'appuiera sur la proximité du château du Bouchet, converti en restaurant. L'aménagement du

---

1 Digue construite en bord de Loire en vue de protéger les vals des crues du fleuve.

2 Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique : l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

3 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats faune-flore » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

4 Escaliers avec des marches plus longues pour permettre le franchissement de pentes douces.

secteur servira à hiérarchiser les circulations sur le parc par une réorganisation des cheminements privilégiant les continuités piétonnes est-ouest entre la plaine des vents et la plaine des sports, et nord-sud entre les espaces « servants »<sup>5</sup> et l'île aux loisirs. Une zone de stationnement qualifiée de conséquente par le dossier sera également aménagée au sud de la levée.

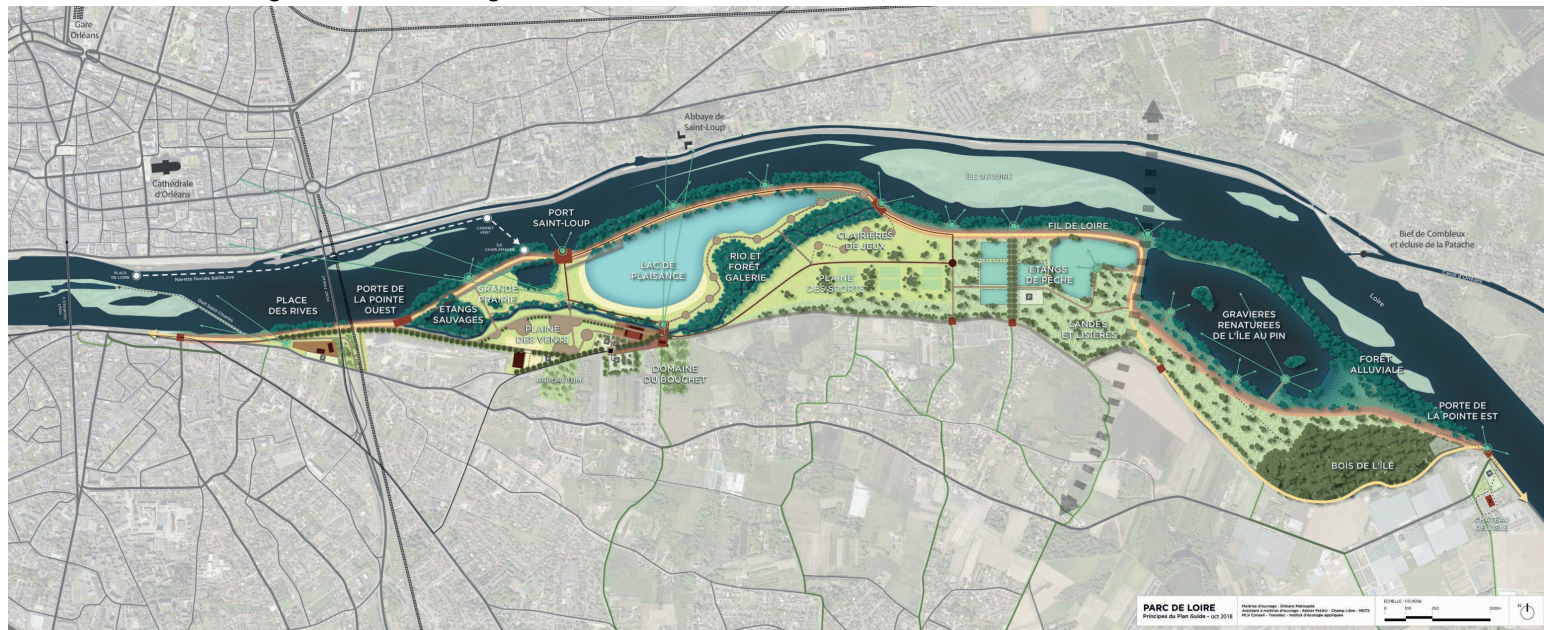


Illustration: extrait du plan guide du projet

(Source: résumé non technique, Page 13)

Le secteur 8 correspond à l'actuel plan d'eau de la base de loisirs de la base de loisirs de l'île Charlemagne et sera consacré au lac de plaisance, aux plages et aux paysages d'interface. Afin d'offrir un accès à la baignade, les aménagements consisteront en une amélioration de la qualité de l'eau de baignade, au renforcement des berges et à l'aménagement d'un déversoir. Une extension conséquente des plages en partie sud est également prévue ainsi que l'installation de terrains de sport de sable.

Le secteur 9 correspond au circuit des clairières et au bois de l'île Charlemagne. Ce parcours attractif pour le public familial a pour vocation d'être intergénérationnel. Il permettra de faire le lien entre l'entrée principale et les paysages d'interface du plan d'eau. Les principaux aménagements seront la constitution d'aires de jeux en plein air.

Le secteur 10 correspond à la plaine des sports. Elle s'inscrit dans la continuité des clairières ludiques et des étangs de pêche et permet d'accueillir des pratiques sportives libres de plein air et des événements culturels de grande ampleur.

Le secteur 11 correspond aux étangs de pêche. Les principaux aménagements consisteront en un maillage orthogonal de chemins, une extension du parking sud et un reprofilage des berges.

Le secteur 12 correspond aux landes et au bois de l'île. Composant un tiers du parc, les paysages naturels des landes et du Bois de l'île sont porteurs de forts enjeux paysagers et écologiques, les deux entités étant classées zone Natura 2000 et en partie Znieff. Les aménagements consisteront principalement à valoriser la mosaïque de milieux et à aménager des sentiers pour le public.

5 Notion utilisée page 55 de l'évaluation environnementale mais non définie.

Pour finir, le secteur 13 correspond aux gravières et à la forêt alluviale. Les principaux aménagements consisteront à renaturer les gravières, préserver la forêt alluviale et aménager des sentiers de découverte thématiques.

## **II. Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique dans la mesure où le terrain d'assiette de cette opération d'aménagement présente une surface supérieure à 10 ha. Les enjeux les plus forts sont liés à la préservation de la biodiversité, à la gestion de la ressource en eau, à l'insertion paysagère, à la pollution des sols et à l'accessibilité. Ils font l'objet d'un développement dans la suite du présent avis.

## **III. Qualité de l'étude d'impact**

L'article L. 122-1-III.5 indique que lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. En conséquence, l'évaluation environnementale doit porter sur l'intégralité du projet. L'approche in itinere retenue prévoit des « porter à connaissance » par sous-projet. Elle est certes qualifiée par le dossier de démarche progressive et concertée et plus loin pragmatique, mais elle ne respecte pas l'obligation d'une évaluation environnementale globale.

### *Solutions alternatives et justification des choix*

Le dossier présente (des pages 132 à 140 de l'étude d'impact), la démarche itérative ayant abouti au projet présenté. La présentation est succincte mais elle permet d'appréhender de manière globale la réflexion mise en place. Le dossier présente trois scénarios correspondant à des orientations particulières d'aménagement (sportif, éco-solaire, artistique). Ils permettent de mettre en avant les options d'aménagement que la métropole a par la suite jugés les plus pertinentes. Cela a abouti à la rédaction du plan guide regroupant les étapes d'aménagement. Une information aurait pu être donnée sur la recherche du moindre impact environnemental dans les choix effectués. L'autorité environnementale constate que ce sujet est peu évoqué dans la présentation des différents scénarios. Le dossier mentionne très succinctement l'évolution du site en absence du projet, dans une toute autre partie, en conclusion de l'état initial, et sous forme de tableau (EI, p.383). Un scénario complet correspondant à une évolution "au fil de l'eau" aurait nécessité d'être présenté avec les autres afin de l'intégrer dans la présentation des choix et des arbitrages.

### *Articulation du projet avec les plans programmes concernés*

Le dossier expose en pages 516 à 534 l'étude de la compatibilité du projet avec les documents de portée supérieure.

Tout d'abord, il expose les zonages liés aux deux plans locaux d'urbanisme de Saint-Jean-le-Blanc et de Saint-Denis-en-Val<sup>6</sup>. Le projet est situé dans sa quasi-

---

6 Il est cependant à noter que le projet de plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) d'Orléans Métropole, en cours d'élaboration a été arrêté le 29 avril 2021 et intègre le projet.

totalité en zone naturelle "N" qui permet toutefois l'ensemble des aménagements prévus. Deux espaces boisés classés sont situés dans l'emprise du projet : le bois de l'Île et le lieu-dit l'Amérique. Ces derniers seront préservés, contrairement à ce qui était initialement prévu dans le plan guide qui prévoyait un parking en lieu et place du bois de l'Île. Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) fait de son côté du parc de Loire un des projets d'envergure « vecteur de visibilité nationale et levier pour le développement du territoire » (SCoT, PADD, p.11).

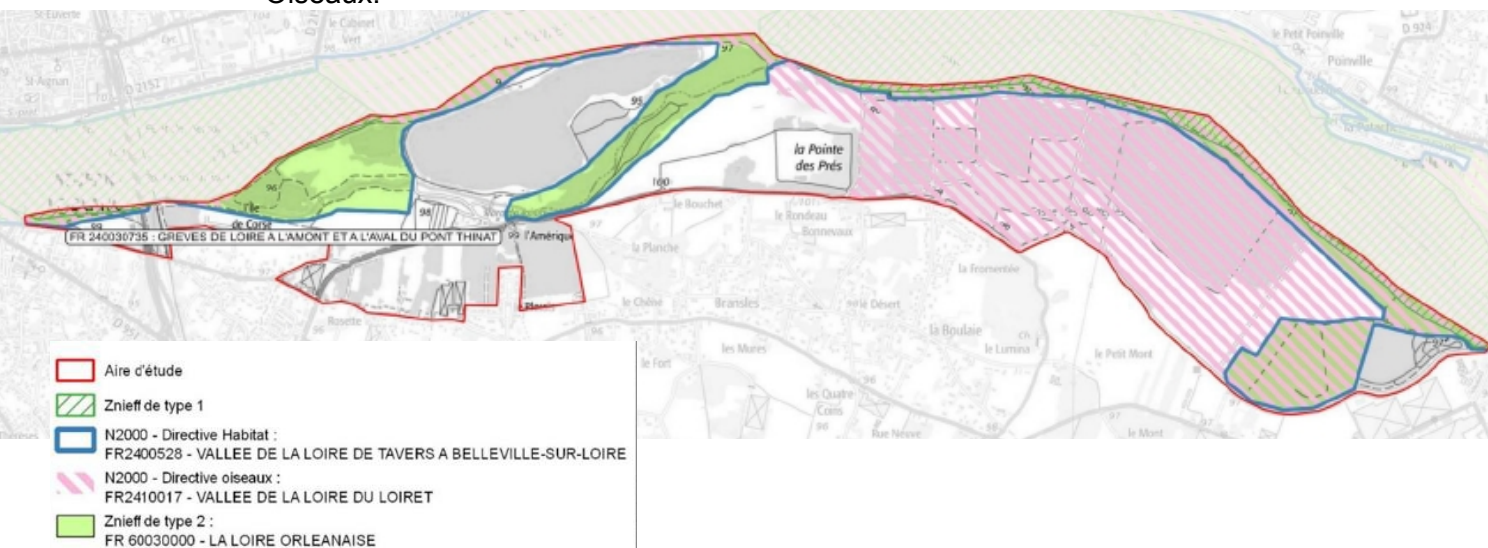
S'agissant de la compatibilité avec le Sraddet, le projet s'inscrit dans plusieurs orientations : renforcer le schéma de cohérence écologique, choisir des modalités sobres en énergie. De plus, le porteur de projet s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour récupérer, stocker, évacuer et traiter ou valoriser les déchets dangereux nécessaires à la maintenance du projet conformément à la réglementation en vigueur et aux dispositions du Sraddet de la région Centre-Val de Loire..

Le parc de Loire se situe dans le zonage réglementaire du plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) du val d'Orléans, Agglomération Orléanaise. Il se trouve, pour sa plus grande partie, dans le lit endigué. Pour le reste, il se trouve en zone d'expansion des crues. Les aménagements projetés sont conformes au règlement du PPRi et au plan de gestion des risques d'inondation (PGRi).

#### IV. Préservation de la biodiversité

##### État initial

L'état initial présenté dans l'étude d'impact est précis et établi à partir de méthodes adaptées aux enjeux. L'aire d'étude inclut trois Znieff et le site est inscrit en zone Natura 2000 à la fois au titre de la Directive Habitats et au titre de la Directive Oiseaux.



*Illustration: patrimoine naturel dans le périmètre du projet  
(Source: résumé non technique, Page 13)*

L'autorité environnementale note que des cartes plus précises présentant les incidences spécifiques à chaque secteur auraient permis de mieux appréhender les enjeux et leur prise en compte.

Les plans d'eau artificiels sont les secteurs d'habitats des espèces végétales

protégées. Le site ne présente que peu d'espèces animales patrimoniales. Les enjeux majeurs concernent surtout la préservation des habitats que l'on peut parfois qualifier de péri-urbains. En effet, les ripisylves sont soumises à une forte fréquentation, elles offrent peu de fonctionnalités et accueillent beaucoup d'espèces végétales exotiques. Pour les mêmes raisons, les fonctionnalités écologiques des zones humides du site sont relativement dégradées.

#### Prise en compte

Les incidences du projet sur la biodiversité sont bien caractérisées et les mesures d'évitement et de réduction s'avèrent être proportionnées aux enjeux (tableau de synthèse : EI, p.395). L'ensemble des stations d'espèces végétales protégées sont évitées, à l'exception de la zone de la plage secondaire qui fait l'objet d'une renaturation. Les stations de Pulicaire y seront détruites, mais s'agissant de plantes annuelles, elles s'implanteront à terme sur des zones à proximité qui seront maintenues favorables à leur développement. Les opérations de renaturation et le plan de gestion écologique sont des mesures compensatoires et d'accompagnement favorables à une amélioration de l'état de conservation des milieux préservés sur le site.

Toutefois, l'impact d'une fréquentation importante du public est peu évoqué. La réduction des incidences liées à la dégradation des habitats à cause d'un piétinement est mentionnée dans la mesure d'accompagnement MA4 (EI, p.440). Celle-ci entend « canaliser le public » notamment en limitant l'accès à certaines zones en fonction de leur sensibilité environnementale.

L'absence de nécessité de dérogation relatives aux espèces protégées est bien argumentée, et l'évaluation des incidences Natura 2000 conclut de manière étayée à l'absence d'effet notable sur l'état de conservation des deux sites concernés.

## **V. Gestion de la ressource en eau**

### État initial

Le dossier présente correctement l'état et les objectifs d'atteinte du bon état des masses d'eaux superficielles et souterraines du secteur du projet. Il rappelle la sensibilité aux pollutions de surface de la nappe des calcaires de Beauce, qui est libre sur le secteur d'étude.

Le site du projet présente douze plans d'eau pour une surface totale de 75 ha. Huit de ces plans d'eau sont à usage de la pêche, le plan d'eau de l'île Charlemagne, le plus étendu (33 ha pour un volume de 590 000 m<sup>3</sup>), est une ancienne sablière réaménagée en base de loisirs, il accueille aujourd'hui des activités nautiques, de baignade et de pêche. Ces plans d'eau sont alimentés par la nappe d'accompagnement de la Loire.

Les ouvrages exploitant les eaux souterraines implantés sur le site du projet sont présentés et notamment 16 forages, six puits et un sondage. Il précise bien que les captages pour l'alimentation en eau potable les plus proches sont distants de 5 km du site du projet. L'étude d'impact prend bien en compte la problématique de la protection des eaux destinées à la consommation humaine. Le projet se situe partiellement dans le périmètre de protection éloigné des captages d'alimentation en eau potable de la ville d'Orléans.



L'état initial décrit convenablement la gestion des eaux usées du site. Il dispose de postes de refoulement pour évacuer les eaux du projet au niveau de la levée de la Chevauchée dans le réseau communal de Saint-Jean-le-Blanc. Les eaux du projet seront traitées à la station de l'Île Arrault qui dispose encore d'une faible capacité d'accueil d'effluents supplémentaires. Le dossier aurait pu également préciser si les réseaux communaux étaient en capacité d'accueillir les effluents du projet.

Concernant les eaux pluviales du projet, le dossier mentionne leur infiltration à la parcelle. Le dossier ne précise pas si des ouvrages de gestion des eaux pluviales sont en place sur le site.

### Prise en compte de l'environnement

Les incidences de la phase chantier sur l'environnement, les risques et les nuisances temporaires font l'objet de mesures adaptées pour les éviter ou les réduire, notamment par la limitation maximale des emprises des travaux et par des zones mises en défens. Un dispositif d'assainissement provisoire sera mis en place pour collecter et traiter les eaux de chantier.

Une gestion optimisée des remblais et déblais et de l'équilibre apport/export des matériaux nécessaires pour la réalisation des aménagements à l'échelle globale du parc de Loire est correctement envisagée.

Le projet prévoit la limitation de la diffusion des matières en suspension par la réalisation des opérations de terrassement hors période de pluie, la mise en place de barrières à sédiments, de membranes de protection des sols nus accompagnés de dispositifs de recolonisation végétale rapide.

Concernant le curage du plan d'eau principal et l'extraction des 4 300 m<sup>3</sup> estimés de sédiments, le dossier fait bien part de la démarche envisagée pour limiter la turbidité et la mise en suspension des éléments fins. Il aurait dû préciser si ceux-ci étaient exempts de pollution et si leur nature était en adéquation avec le ré-emploi prévu pour fournir un substrat aux ceintures végétales à implanter.

Les impacts sur la continuité hydraulique des éléments du projet seront appréciés, selon le dossier, par une étude hydraulique qui sera transmise dans le cadre du dossier de « porter à connaissance ».

En ce qui concerne les réseaux, l'évaluation environnementale mentionne p. 431, que le maintien et la réfection des réseaux et ouvrages enterrés seront précisés dans le cadre du dossier de « porter à connaissance ». Elle aurait pu préciser de quels réseaux il s'agissait. Le dossier ne précise pas le devenir des forages et puits présents sur le site. Si ceux-ci sont abandonnés ou ne sont plus fonctionnels, ils devront être rebouchés dans les règles de l'art.

Dans le cadre de l'aménagement de l'ancien site industriel Become (secteur 1), le projet prévoit la réalisation d'un diagnostic de pollution des substrats du secteur. Ce diagnostic sera transmis aux services dans le cadre des « porter à connaissance » de chaque sous-projet comme les éventuelles opérations de dépollution et ce préalablement à l'aménagement du secteur.

Ce projet inclut l'aménagement des deux zones de baignade de « l'Île Charlemagne » gérées par Orléans Métropole. Ces deux zones sont particulièrement sensibles à la présence de cyanobactéries<sup>7</sup> dues à l'eutrophisation<sup>8</sup>

---

7 Cyanobactéries : bactéries photosynthétiques produisant des toxines dangereuses en trop grande quantité

8 Eutrophisation : Apport excessif d'éléments nutritifs dans les eaux, entraînant une prolifération végétale, un appauvrissement en oxygène et un déséquilibre de l'écosystème.

de l'eau.

Le dossier mentionne, l'absence d'utilisation de produits phytosanitaires et polluants sur l'emprise du projet en phases d'exploitation et de fonctionnement.

**L'autorité environnementale recommande :**

- **d'expliciter le devenir des forages et puits abandonnés présents sur le site ;**
- **de fournir un diagnostic de la pollution des substrats du secteur 1.**

## **VI. Insertion paysagère au sein de la vallée ligérienne**

### *État initial*

Le dossier décrit de manière pertinente l'ensemble des qualités paysagères, de leur potentiel classement et des enjeux relatifs à leur mise valeur ou leur préservation (EI, p.361). Le parc de Loire est situé au cœur du site « Val de Loire de Sully-sur-Loire à Chalennes-sur-Loire » inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial de l'Humanité par l'UNESCO pour son paysage remarquable. L'aménagement du parc de Loire doit donc respecter le plan de gestion afin de préserver la valeur universelle exceptionnelle du site. Par ailleurs, la rive droite de la Loire comprend un site classé à Combleux, et depuis le site il existe des points de vue remarquables sur la cathédrale d'Orléans et le centre historique. L'état initial (EI, p.370) et le plan guide (en annexe, p.615 du dossier) présentent, à l'aide de photographies et d'illustrations, les différentes entités paysagères qui varient entre zones anthropisées, espaces boisés, plans d'eau, espaces délaissés plus ou moins ouverts et vues sur la Loire.

### *Prise en compte*

L'intégration paysagère est évoquée pour chacune des opérations qui s'accompagnent d'aménagement paysager. La mesure d'accompagnement n°7 (EI, p.445) synthétise les réflexions consacrées à l'insertion paysagère, les acteurs impliqués et des exemples d'actions qui seront mises en œuvre dans cette direction. La « stratégie paysagère » du plan guide (p.629) consiste à intégrer l'ensemble des nouveaux aménagements dans une trame paysagère continue. Il s'agit d'associer fonctionnalité (accès, cheminement, structures...) et mise en valeur des entités paysagères plus ou moins marquées par l'urbanisation, tout en prenant soin des paysages d'interface (plages, ripisylves...) et des points de jonctions entre différentes ambiances et usages (entrée du site...). L'autorité environnementale constate les efforts fournis en termes d'intégration paysagère des aménagements tout au long du projet.

## **VII. Accessibilité du site**

### *État initial*

Le site du parc de Loire est situé à 3.5 km du centre-ville d'Orléans. L'accès vers le site se fait principalement depuis l'ouest, où se situe le centre d'Orléans, en passant par la rue de la Levée.

Aujourd'hui le réseau de transport en commun ne permet pas de rejoindre directement l'Île Charlemagne. L'arrêt de bus le plus proche « Île Charlemagne »

est situé à 850 m de la base de loisir, et n'est desservi que par la ligne de bus n°16. En période estivale, une navette reliant la gare d'Orléans à la base de loisir est mise en place et sa fréquentation augmente depuis 2018 (EI, p.333). Depuis 2016, une navette fluviale BatO'Loire permet également de relier le centre-ville d'Orléans à l'Île Charlemagne en 30 minutes pendant la période estivale. Pour les modes actifs, l'accès depuis le centre est possible à vélo et à pied, mais l'ensemble du parcours n'est pas sécurisé ni confortable. Certaines portions ne sont accessibles qu'en période d'étiage et d'autres sont partagées avec les automobilistes. De plus, à la sortie du Pont René Thinat, le passage pour rejoindre l'Île Charlemagne n'est pas très lisible.

Actuellement, l'aire de stationnement aménagée principale a une capacité d'environ 150 places, et la plaine à l'ouest du parking peut également servir d'espace de stationnement lors des périodes de fortes fréquentations, en accueillant jusqu'à 500 véhicules.

Le diagnostic constate donc logiquement une desserte du site principalement en voiture individuelle.

### *Prise en compte*

La mise en œuvre du Fil de Loire (EI, p.448), en plusieurs phases, aura comme objectif de faciliter la liaison avec le centre-ville d'Orléans grâce aux modes actifs, sur un linéaire d'environ 2,4 km. Il s'agira de reprendre les revêtements déjà existants ou d'ajouter des aménagements en bois afin d'améliorer la continuité et l'homogénéité du cheminement.

Il est prévu d'aménager les parkings afin qu'ils soient mieux insérés dans le paysage du site. L'aménagement du parking permettra d'accueillir 700 places, contre environ 500 actuellement. L'impact de cet aménagement sur la circulation à proximité n'est pas traité dans le dossier (EI, p.469).

L'autorité environnementale constate que le développement de la desserte du site par le réseau de transport en commun ne fait pas l'objet de mesures d'accompagnement du projet. L'adaptation du réseau existant pourrait pourtant encourager les usagers du parc à utiliser les transports en commun, en améliorant la desserte du site avec la ligne de bus annuelle ou l'optimisation de la navette estivale. La mesure de réduction MR22 mentionne que des dispositions seront prises à ces sujets alors qu'elles auraient dû l'être dans le cadre du projet.

Grâce au développement de connexions avec la « Loire à vélo », la valorisation des entrées de parcs et la mise en place de services de location de vélos, le projet mise sur un développement des modes actifs pour les accès au parc et le déplacement au sein de celui-ci.

### **L'autorité environnementale recommande de développer la desserte en transport en commun du projet.**

Le document annexe synthétisant les enjeux présente les projets connexes à l'aménagement du parc de Loire et mentionne un projet de passerelle (annexes, p.1095) permettant aux cycles et aux piétons de rejoindre le centre-ville d'Orléans en traversant la Loire. L'étude d'impact ne présente pas l'avancement de ce projet et ne traite pas des conséquences d'un tel franchissement sur le parc.

Par ailleurs, le dossier mentionne (EI, p.331) le projet de franchissement de la Loire entre Saint-Jean-de-Braye et Saint-Denis-en-Val d'ici l'horizon 2035, intégré au SCoT d'Orléans Métropole<sup>9</sup>. Ce projet *porté par le Conseil départemental a une vocation de contournement Est à l'échelle de l'agglomération*. Il est susceptible d'impacter très fortement le projet de Parc de Loire qui serait alors traversé par une infrastructure routière lourde..

Au regard de l'intérêt du projet de Parc de Loire et des impacts potentiels du contournement Est, l'autorité environnementale interroge Orléans Métropole sur la compatibilité du projet actuel avec le contournement Est

### **VIII. Qualité formelle et résumé non-technique**

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité et présente correctement l'état initial et le projet en s'appuyant sur des cartes, des photographies et des photomontages de bonne qualité. Sa lecture du dossier pourrait être facilitée en le synthétisant et le structurant davantage<sup>10</sup>. Par ailleurs, le plan guide, qui synthétise très bien le projet, est placé en annexe, alors qu'il mériterait d'être présenté comme un document indépendant afin de faciliter sa lecture et de le mettre en avant.

D'autre part, au vu de la multiplicité des aménagements et la complexité du projet, le choix d'une présentation des incidences et des mesures relatives à chaque action a été fait. Bien que ce choix soit logique pour comprendre l'ensemble des aménagements, il rend plus difficile l'évaluation des effets cumulés pour la totalité du projet.

Le résumé non-technique reprend correctement les éléments majeurs de l'étude d'impact dans un document indépendant, en identifiant et hiérarchisant les enjeux à l'aide d'illustrations et de cartographies adaptées.

---

9 SCoT Orléans Val de Loire : Prescription 3.3 « optimiser l'usage des infrastructures par une évolution maîtrisée de l'offre routière » DOO, p.124. projet d'infrastructure n°13 (DOO, p.115)

10 En effet, le sommaire aurait pu être plus détaillé afin de faciliter l'accès aux parties traitant de thèmes spécifiques. S'agissant d'un document très volumineux, il aurait été utile de paginer l'étude d'impact et les annexes groupées de manière continue ou bien de faire figurer au dossier une table également paginée des annexes.

## **IX. Conclusion**

Le dossier présente les grands principes d'aménagement d'un secteur que la Métropole souhaite valoriser afin d'en faire un pôle majeur de la vie locale. Le Parc de Loire complétera et diversifiera l'offre à la population en parc de grande taille et en accès libre autour de la métropole (domaine de la charbonnière, parc des dolines).

Le Parc de Loire est un projet de qualité, aux impacts environnementaux résiduels limités après les mesures ERC, pour ceux qui sont étudiés dans le dossier. Il sera complété avec un certain nombre de « porter à connaissance ». Aussi, il n'est pas possible de donner un avis concluant sur l'ensemble des incidences du projet.

En raison de la faiblesse de l'offre en transport en commun pour accéder au Parc de Loire, une des ambitions du parc de Loire : passer d'un *espace en marge de la ville où l'on accède en voiture à une destination intégrée au cœur métropolitain* (page 14 de la note de présentation) ne semble pas pouvoir être atteinte.

**L'autorité environnementale recommande de développer la desserte en transport en commun.**

D'autres recommandations figurent dans le corps de l'avis.