

Mise en compatibilité du PLU de Saint Jean de la Ruelle

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	5
I - PRESENTATION DU PROJET	7
1 - Présentation générale	7
1.1 La seconde ligne de tramway CLEO	7
1.2 L'autorité organisatrice	7
1.3 Les objectifs et la compatibilité du projet avec les documents supra-communaux	7
1.4 L'historique	7
2 - Présentation technique du projet.....	11
II - MISE EN COMPATIBILITE.....	17
1 - Objectif	17
2 - Procédure.....	17
3 - Compatibilité avec le Plan Local d'Urbanisme de Saint Jean de la Ruelle	17
III - MODIFICATIONS DU PLU DE SAINT JEAN DE LA RUELLE	21
1 - Additif au rapport de présentation	21
2 - Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés	31
3 - Mise en compatibilité des plans de zonage.....	35

PREAMBULE

Le présent dossier concerne la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint Jean de la Ruelle.

L'objectif de cette procédure est de rendre compatible les dispositions du PLU de la commune de Saint Jean de la Ruelle avec le projet de la seconde ligne de tramway CLEO de l'agglomération Orléans Val de Loire.

En effet, le PLU de la commune de Saint Jean de la Ruelle, approuvé le 1^{er} juin 2006, ne possède pas d'emplacement réservé pour la réalisation de cette seconde ligne de tramway.

Ainsi, afin de prendre en compte les emprises nécessaires à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint Jean de la Ruelle s'avère nécessaire en application de l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme modifié par le décret n°2001-260 du 27 mars 2001 qui fixe les conditions d'application des articles 3, 4 et 6 de la loi n°2000-1208 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU).

Cette procédure de mise en compatibilité se réalise dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet.

En effet, l'article L.123-16 du code de l'Urbanisme stipule que la déclaration d'utilité publique ne peut intervenir que si :

- l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme qui en est la conséquence,
- l'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme aient fait l'objet d'un examen conjoint et d'un avis du Conseil Municipal.

La Déclaration d'Utilité Publique emporte approbation des nouvelles dispositions du Plan Local d'Urbanisme.

I - PRESENTATION DU PROJET

1 - Présentation générale

1.1 La seconde ligne de tramway CLEO

Le projet consiste en la création de la seconde ligne de tramway de l'agglomération Orléans Val de Loire.

Après la mise en service commercial de la première ligne de tramway Nord - Sud le 24 novembre 2000, la réalisation de la ligne de tramway Est - Ouest est une nouvelle étape de la mise en œuvre d'un réseau global de transport en commun constitué autour de deux axes structurants de Transport en Commun en Site Propre (TCSP).

Cette seconde ligne de tramway nommée CLEO (Concevoir la Liaison Est Ouest), d'une longueur d'environ 12 kilomètres, s'inscrit, depuis la zone de la Chistera à La Chapelle Saint Mesmin jusqu'à la gare de Saint Jean de Braye, sur le territoire de 5 communes de l'agglomération que sont La Chapelle Saint Mesmin, Ingré, Saint Jean de la Ruelle, Orléans et Saint Jean de Braye.

1.2 L'autorité organisatrice

La maîtrise d'ouvrage de l'opération est assurée par l'agglomération Orléans Val de Loire (Agglo).

L'Agglo, autorité organisatrice des transports urbains, a confié par Délégation de Service Public (DSP), l'exploitation des transports en commun de l'agglomération à la SNC SETAO. C'est l'Agglo qui définit le contenu du service ainsi que les prix et contrôle la qualité des prestations de l'exploitant.

La SNC SETAO, sous la marque SEMTAO, exploite le réseau bus, tramway et parcs relais, dans le cadre juridique de la convention d'exploitation signée en 2003.

1.3 Les objectifs et la compatibilité du projet avec les documents supra-communaux

Le projet CLEO fait partie des actions menées dans le cadre de la poursuite des objectifs fixés par le Plan de Déplacements Urbains de 2000 (révisé en 2004). Il contribue à répondre aux objectifs généraux de ce PDU et se fixe des objectifs particuliers complémentaires.

- Rééquilibrer les modes de déplacements pour plus d'efficacité (améliorer la desserte, la fréquence, la vitesse et garantir la sécurité) ;
- Structurer et accompagner les développements urbains (accompagner les quartiers en renouvellement urbain, restructurer le cœur de l'Agglo, participer au développement de nouveaux quartiers) ;
- Offrir un système de qualité pour tous (qualité de service, accessibilité des personnes handicapées, respect de l'environnement).

En ce qui concerne les autres documents supra-communaux, le Schéma Directeur de l'agglomération Orléans Val de Loire, approuvé le 7 juillet 1994, qui définissait les grandes orientations d'aménagement et de développement de l'agglomération à l'horizon 2015, est désormais caduc au regard de la législation en vigueur.

En outre, la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire s'est engagée dans l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) à l'échelle des 22 communes qui la composent. Ce document, qui prend en compte la seconde ligne de tramway CLEO, est prévu d'être approuvé pour la fin du 1^{er} trimestre 2007.

1.4 L'historique

La toute première décision concernant la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) a été présentée en février 1990 au SIVOM de l'agglomération orléanaise. Les études réalisées montraient l'intérêt de constituer un réseau de deux lignes de TCSP : une ligne Nord – Sud, au plus fort potentiel à réaliser dans un premier temps, et une ligne Est – Ouest, à réaliser dans un second temps. Après plusieurs années d'études et de travaux, une ligne A de tramway a été mise en service commercial le 24 novembre 2000.

A la suite des élections municipales de mars 2001, une nouvelle équipe a pris en charge le dossier. Le principe d'une liaison Est - Ouest en TCSP a été de nouveau débattu en séance du conseil de communauté du 28 juin 2001 et retenu.

D'octobre 2001 à juillet 2002, des études ont été menées afin de déterminer tous les modes et tracés possibles pour cette seconde ligne de TCSP. Cinq familles de scénarios de desserte (tracés longs et tracés courts) ont été retenues pour être proposées à la Concertation Préalable du public (cf. chapitre II.3 ci-après). En séance du 28 mars 2002, le conseil de communauté a approuvé les objectifs et les modalités de la Concertation Préalable L300-2 relative à la réalisation de la liaison Est – Ouest de transport en commun en site propre. Conformément à la délibération, la concertation s'est déroulée durant quatre semaines du 26 août au 21 septembre 2002. En séance du 24 octobre 2002, le conseil de communauté a approuvé le bilan de cette concertation.

A l'issue de cette concertation, lors de laquelle 993 personnes auront donné leur avis, le conseil de communauté a pris, en séance du 24 octobre 2002, les décisions suivantes :

- la réalisation d'un TCSP sur la liaison Est - Ouest,
- un tracé long d'environ 22km reliant La Chapelle Saint Mesmin à Mardié, comportant plusieurs variantes,
- le mode « tram-bus », en particulier au regard de considérations financières.

Sur la base des études complémentaires réalisées en 2003, le conseil de communauté a souhaité, lors de sa séance du 20 novembre 2003, préciser ses choix concernant le tracé et le mode :

- dans un premier temps, le conseil de communauté a opté pour un tracé long d'environ 21km reliant La Chapelle Saint Mesmin à Chécy.
- dans un deuxième temps, le conseil de communauté a opté pour le mode tram/pneus, considérant tout d'abord l'intérêt d'un guidage matériel permettant de réduire la largeur de la plateforme dans les rues étroites de l'itinéraire ; considérant ensuite la capacité d'autonomie de ces matériels pour la traversée du centre ville historique et les coûts estimés de l'opération. Le conseil de communauté a ainsi initié le lancement d'une procédure d'appel d'offres sur performances pour désigner un constructeur de tramway sur pneus.

Le 15 avril 2004, la procédure d'appel d'offres sur performances ayant été déclarée sans suite, le conseil de communauté a choisi de relancer la consultation relative à l'acquisition d'un matériel roulant guidé, suivant la procédure de dialogue compétitif. Cette nouvelle procédure, introduite dans le code des marchés publics de janvier 2004, a permis une comparaison concrète des performances des modes "tram-bus" ou bus guidés, tramways sur pneus et tramways sur fer, appliqués au contexte précis de l'agglomération. Deux solutions ont été présentées pour chacun des trois modes.

Le choix du mode

A l'issue des discussions qui se sont déroulées dans le cadre du dialogue compétitif, il s'est avéré qu'aucun mode guidé ne donnait satisfaction sur l'ensemble du tracé (21km), soit pour des raisons techniques, soit pour des raisons financières. Le maître d'ouvrage a conclu que :

- la non évolutivité ou la non homologation des solutions bus guidés faisait courir un risque trop important à la collectivité compte tenu du coût d'investissement de l'opération,
- les doutes quant-à la viabilité technique de l'autonomie des tramways pneus (dégradation des performances et du confort), ainsi que des solutions de traversées de voies RFF faisaient également courir un risque trop important à la collectivité compte tenu du coût d'investissement de l'opération,
- les solutions tramways fer débouchaient sur des coûts d'investissement trop importants sur 21 km, eu égard au service rendu.

En conséquence, le conseil de communauté, lors de sa séance du 24 mars 2005, a décidé de ramener le tracé de 21 km prévus initialement à 12 km environ, permettant ainsi de conserver 90% de la fréquentation potentielle de la ligne de 21 km. La comparaison des différents modes effectuée sur la base du tracé court a fait ressortir que le mode le plus pertinent pour l'agglomération était le tramway sur fer.

Le choix du tracé

Après le choix du mode tramway sur fer, une nouvelle consultation des communes concernées a été réalisée pour affiner le tracé. Le conseil de communauté, lors de sa séance du 12 juillet 2005, a entériné les caractéristiques essentielles de l'opération CLEO, et en particulier un tracé de 11,8 km reliant la zone de la Chistera à La Chapelle Saint Mesmin et la gare de Saint Jean de Braye.

Les dernières étapes du projet

25 mars 2005

Par arrêté en date du 25 mars 2005, le président de la Communauté d'agglomération Orléans – Val de Loire s'est prononcé pour l'acquisition d'un matériel fonctionnant en mode ferroviaire pour équiper la liaison Est – Ouest. Le Président suivait ainsi l'avis du conseil de communauté rendu lors de la séance du 24 mars 2005.

12 juillet 2005

En séance du 12 juillet 2005, le conseil de communauté a approuvé les caractéristiques principales de l'opération CLEO. Il a notamment retenu un tracé de 11,8 km s'inscrivant, entre la zone de la Chistera à La Chapelle Saint Mesmin et le Clos du Hameau à Saint Jean de Braye, sur le territoire de cinq communes que sont La Chapelle Saint Mesmin, Ingré, Saint Jean de la Ruelle, Orléans et Saint Jean de Braye.

12 janvier / 12 mars 2006

En séance du 12 juillet 2005, le conseil de communauté a approuvé les modalités d'information du public au titre de l'article 3 du décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Un dossier présentant les caractéristiques essentielles de la liaison Est – Ouest a été mis à la disposition du public du 12 janvier au 12 mars 2006 au siège de l'agglomération.

Le calendrier prévisionnel

Octobre 2007

Obtention de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Fin 2007 / Début 2008

Début des travaux pour les Opérations lancées en 2007

Début des travaux pour les dévoiements des réseaux

Fin 2008

Début des travaux pour la ligne

Mi 2011

Mise en service

2 - Présentation technique du projet

La seconde ligne de tramway de l'agglomération Orléans Val de Loire permettra de relier la commune de La Chapelle St Mesmin à celle de St Jean de Braye en traversant les communes d'Ingré, de St Jean de la Ruelle et d'Orléans, via son hypercentre.

Cette ligne présente une longueur de 11, kilomètres et comporte 25 stations. Avec une vitesse commerciale de 17,8 km/h et une fréquence de passage de 6 minutes aux périodes de pointe, la clientèle attendue est d'environ 22 000 voyageurs par jour.

Le choix du matériel roulant s'est porté sur un tramway fer de longueur 30 m.

Le tracé

La ligne emprunte l'itinéraire suivant :

- Avenue Georges Pompidou à la Chapelle Saint Mesmin et à Ingré
- Chemin de Chaingy
- Traversée du clos des Mistigris entre la rue Pavard et la tête nord du pont de l'Europe
- Rue de la Madeleine
- Rue du Faubourg Madeleine
- Rue Porte Madeleine
- Place Croix Morin
- Rue des Carmes
- Place de Gaulle
- Rue Jeanne d'Arc
- Place Sainte Croix
- Place de l'Etape
- Rue Théophile Chollet
- Rue Eugène Vignat
- Boulevard Guy Marie Riobé
- Boulevard Marie Stuart à Orléans
- Boulevard Marie Stuart à Saint Jean de Braye
- Rue Jean Jaurès
- Rue du Pont Bordeaux
- Avenue Charles Péguy
- Avenue Louis Joseph Soulas
- Rue René Cassin
- Rue Léon Blum
- Boulevard Emile Bernon

Les stations

Le tracé sera ponctué de 25 stations d'une longueur de 30 m environ. Ces stations seront à quais latéraux ou centraux. Les quais face à face seront préférés aux quais décalés pour une meilleure lisibilité. Elles seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les noms des stations sont les suivants :

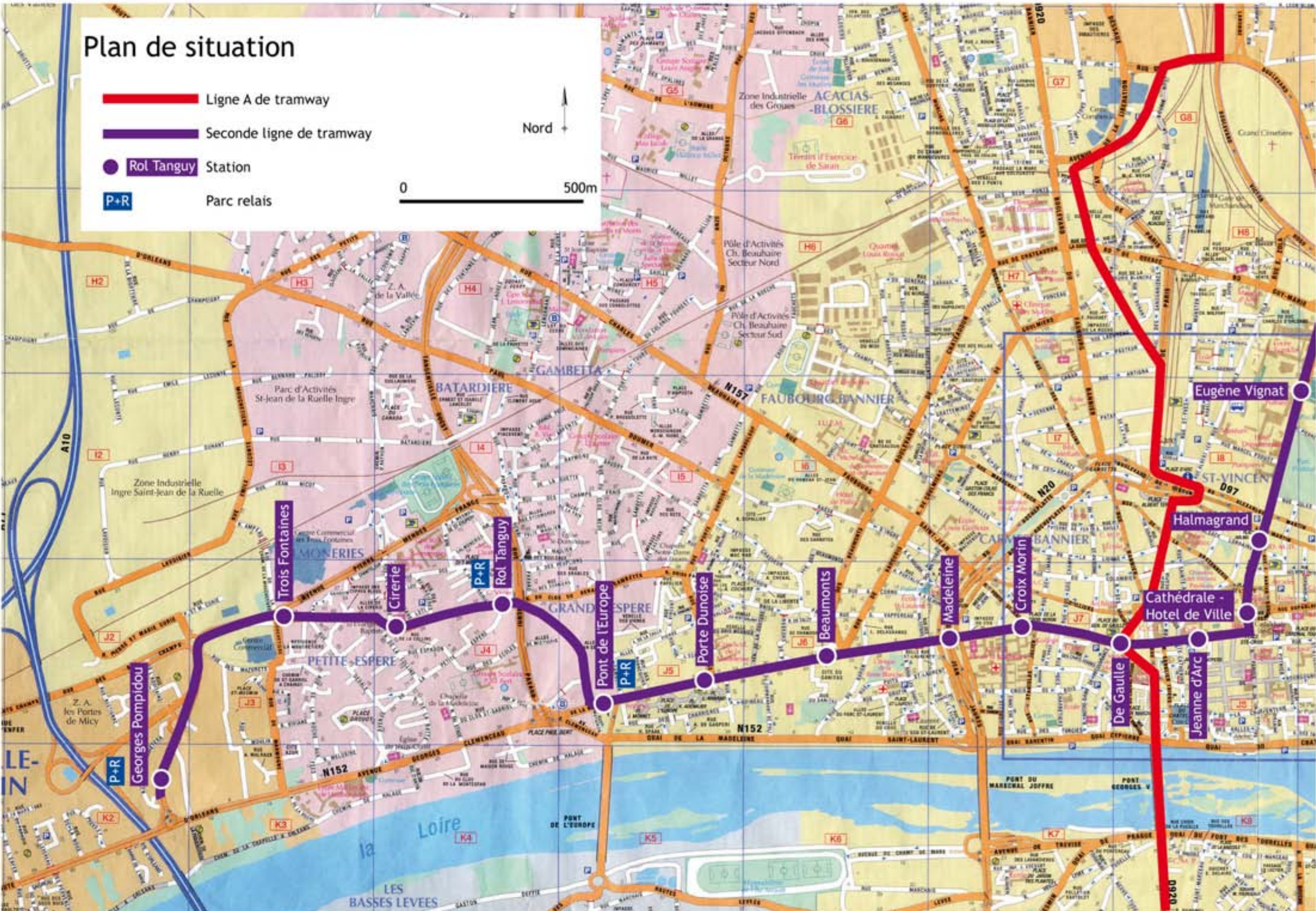
- Georges Pompidou
- Trois Fontaines
- Cirerie
- Rol Tanguy
- Pont de l'Europe
- Porte Dunoise
- Beaumonts
- Madeleine
- Croix Morin
- De Gaulle
- Jeanne d'Arc
- Cathédrale – Hôtel de Ville
- Halmagrand
- Eugène Vignat
- Guy Marie Riobé
- Droits de l'Homme
- Mozart
- Grand Villiers
- Ambert
- Gaudier-Brzeska
- Pont Bordeaux
- Liberté – Vieux Bourg
- Longues Allées
- Léon Blum - Mairie
- Clos du Hameau - Gare

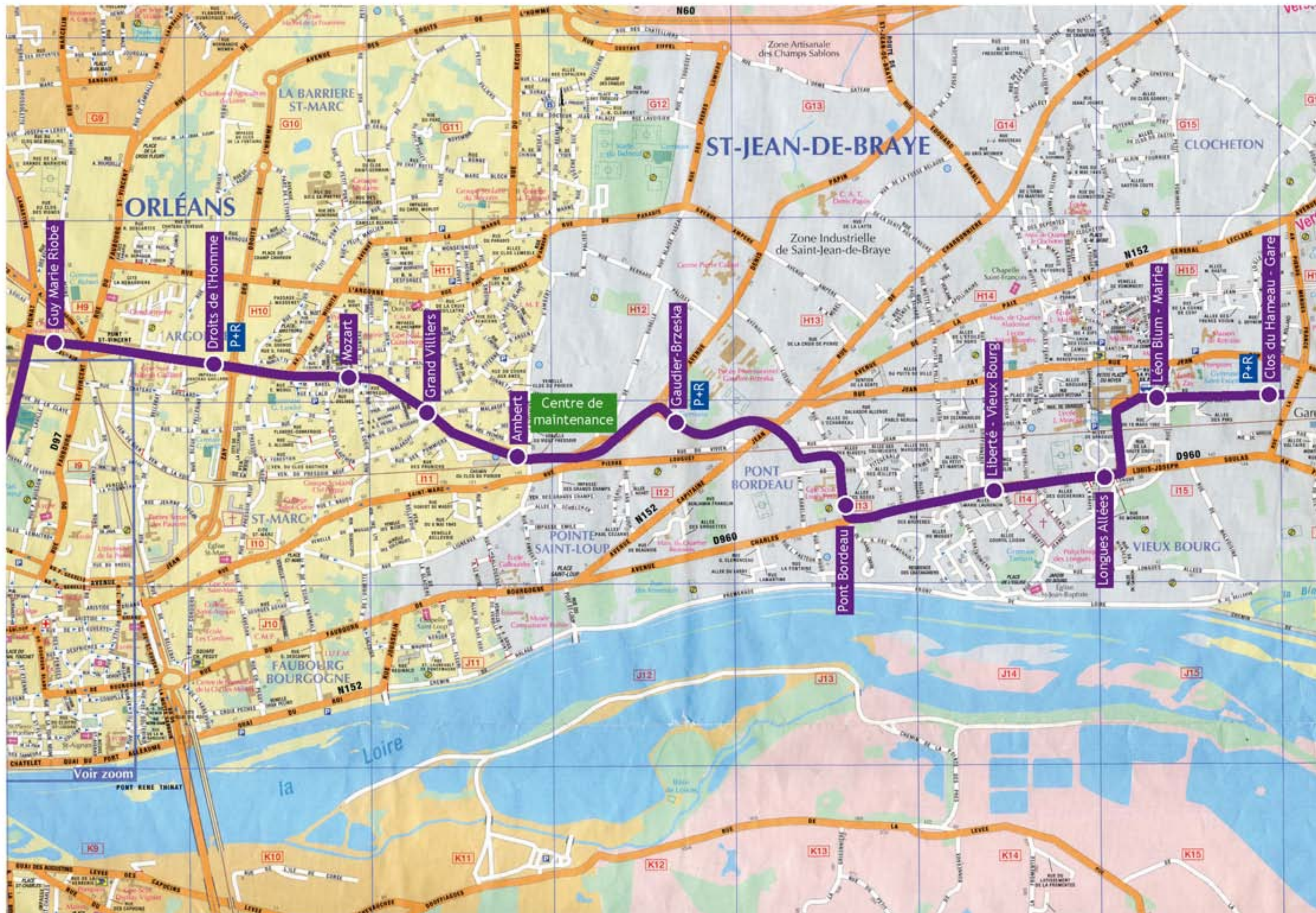
Plan de situation

-  Ligne A de tramway
-  Seconde ligne de tramway
-  Rol Tanguy Station
-  P+R Parc relais



0 500m





Les parcs relais

Il est prévu la création de six parcs relais afin de permettre aux usagers de la ligne de laisser leur véhicule à proximité de certaines stations dans les sites aménagés à cet effet.

Les parcs relais, leur capacité et leur positionnement

Station	Capacité du parc relais	Proximité des grands axes
Georges Pompidou	160 places	RN152, avenue Georges Pompidou, A71, A10
Rol Tanguy	120 places	Tangentielle Ouest
Pont de l'Europe	120 places	RN152, Pont de l'Europe
Droits de l'Homme	300 places	Avenue des Droits de l'Homme
Gaudier Brzeska	240 places	Avenues D.Papin, de la Paix (RN152), rue Jean Zay
Clos du Hameau - Gare	200 places	Rue de la gare pouvant drainer depuis la RN152 et la RD960.

Le centre de maintenance

Le centre de maintenance sera implanté sur la commune de Saint Jean de Braye, sur un terrain actuellement en friche au Nord du boulevard Marie Stuart, face au dépôt bus de la SEMTAO.

Les ouvrages d'art

La ligne de tramway franchira 4 ouvrages d'art existants et nécessitera la création de 2 nouveaux.

Le passage inférieur existant sous la tangentielle Ouest au droit du chemin de Chaingy, à Saint Jean de la Ruelle sera réservé au passage de la seconde ligne de tramway et aux cheminements piétons vers la station ; une nouvelle travée sera percée côté Sud afin de permettre l'implantation d'une voirie à double sens et de cheminements piétons et cycles.

Le pont franchissant le boulevard Jean Jaurès entre la rue du Faubourg Madeleine et la rue Porte Madeleine à Orléans sera élargi et conforté.

Le pont franchissant les voies ferrées boulevard Guy Marie Riobé à Orléans sera élargi et conforté.

La création du centre de maintenance côté Est du boulevard Marie Stuart à Saint Jean de Braye nécessitera la création d'un passage inférieur pour le relier à l'actuel dépôt de la SEMTAO localisé côté Ouest.

Le tramway empruntera enfin le passage inférieur existant sous la voie ferrée rue René Cassin à Saint Jean de Braye.

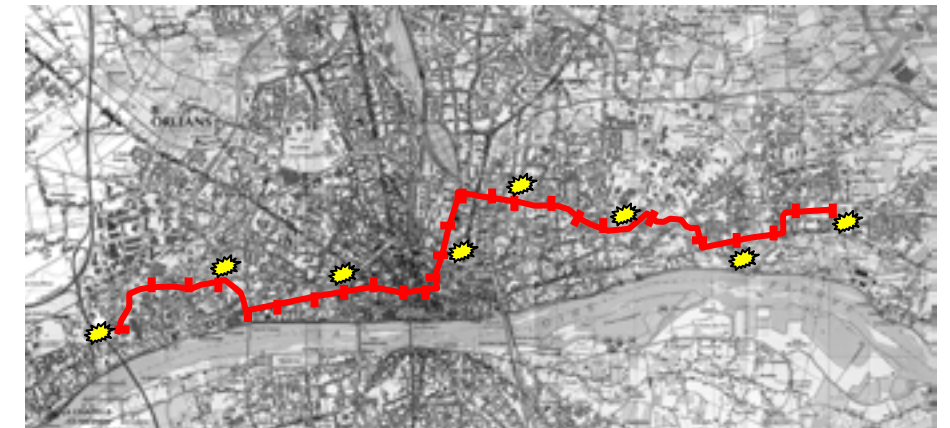
Les sous stations

La réalisation de la ligne nécessitera l'implantation de sous-stations pour son alimentation électrique. Dans les sous-stations, l'énergie électrique haute tension est transformée en énergie de traction pour alimenter la ligne aérienne de contact et en énergie basse tension pour alimenter les différents équipements nécessaires au tramway.

Huit sous-stations sont prévues à ce stade du projet le long du tracé :

- 4 sont localisées au niveau des parcs relais (Pompidou, Rol Tanguy, Droits de l'Homme et Clos du Hameau-Gare) ;
- 1 est intégrée au centre de maintenance ;
- 3 sont situées à proximité des stations Madeleine, Halmagrand et Liberté-Vieux-Bourg.

La localisation des sous stations le long du tracé



Source : Programme général de l'opération, 2005

II - MISE EN COMPATIBILITE

1 - Objectif

La mise en compatibilité d'un Plan Local d'Urbanisme a pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la Déclaration d'Utilité Publique. S'agissant d'un équipement public d'infrastructure, elle peut se traduire dans certaines communes par la création d'un emplacement réservé dans les zones intéressées par le projet et par une adaptation de toutes les dispositions concernées dans les documents d'urbanisme, tels que les règlements des zones traversées, les espaces boisés, etc.

2 - Procédure

Conformément aux dispositions de la loi SRU, la mise en compatibilité des PLU est régie par les articles L.123.16 et R.123.23 du Code de l'Urbanisme. L'article L.123.16 prévoit que la DUP d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec le projet doivent faire l'objet d'un examen conjoint par l'ensemble des personnes publiques associées (Etat, Région, Département, EPCI chargé du suivi du SCOT, commune, autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, les chambres consulaires et le cas échéant des organismes de gestion des parcs naturels régionaux). Cet examen conjoint, pris à l'initiative du Préfet, a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique et se traduit par l'organisation d'une réunion.

Sont consultées à leur demande au titre de l'article L.125.5 du Code de l'Urbanisme, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, visées au titre de l'article L.252.1 du Code Rural (article R.123.23 du Code de l'Urbanisme). Le Préfet est également tenu de consulter pour avis les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée, an application des articles L.112.2 et L.112.3 du Code Rural.

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès verbal de la réunion d'examen conjoint seront soumis au conseil municipal pour avis. Si ce dernier ne s'est pas prononcé dans un délai de 2 mois, il est réputé avoir donné un avis favorable.

La Déclaration d'Utilité Publique du projet emporte approbation des nouvelles dispositions du Plan Local d'Urbanisme (article L.123.16 du code de l'urbanisme). Le PLU est modifié par la DUP elle-même, cette modification devenant effective dès la publication de la DUP. Les dispositions de la DUP sont intégrées dans le PLU (ou POS valant PLU) par simple édition.

3 - Compatibilité avec le Plan Local d'Urbanisme de Saint Jean de la Ruelle

Le Plan Local d'Urbanisme de Saint Jean de la Ruelle a été approuvé le 1^{er} juin 2006. Il n'a pas fait l'objet de révision, de modification ou de mise à jour depuis cette date.

Ce document est composé des pièces suivantes :

- 1 : Rapport de présentation
- 1a : Etude d'environnement
- 2 : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
- 3a : Plan de zonage - Feuille Nord
- 3b : Plan de zonage - Feuille Sud
- 4 : Règlement
- 5 : Liste des emplacements réservés
- 6 : Liste des Espaces Boisés Classés
- 7 : Plan des servitudes d'utilité publique
- 7a : Liste et fiches Annexes des servitudes d'utilité publique
- 8 : Plan de prévention du risque d'inondation de la vallée de la Loire
- 9a : Plan du réseau d'assainissement - Feuille Nord
- 9b : Plan du réseau d'assainissement - Feuille Sud
- 9c : Annexes sanitaires et règlement d'assainissement
- 10a : Plan du réseau Eau Potable - Feuille Nord
- 10b : Plan du réseau Eau Potable - Feuille Sud
- 11 : Plan des zones de bruit
- 11a : Arrêté préfectoral portant classement des infrastructures de transport terrestre
- 12 : Liste des lotissements dont les règles d'urbanisme sont maintenues
- 13 : Sites archéologiques
- 14 : Plan des cavités souterraines
- 15 : Droit de Prémption Urbain
- 16 : Règlement de publicité

Rapport de présentation

Le rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme de Saint Jean de la Ruelle mentionne à plusieurs reprises le projet de TCSP (pages 13, 57, 70, 71, 73, 78, 79, 96, 97, 110).

Le rapport de présentation mentionne ainsi l'amélioration de l'accessibilité du secteur Sud de la commune et des logements sociaux (p.70), l'intégration du projet en terme de valorisation de l'espace public (p.73), la cohérence entre politiques de transport et développement urbain (p.73), la valorisation du Clos des Mistigris traversé par le tramway (p.96), et l'affirmation de l'entrée de ville à l'extrémité de l'avenue Pierre Mendès France, en liaison directe avec la future station de tramway (p.110). Tous ces éléments sont compatibles avec le projet proposé.

En revanche, le tracé est erroné ou incomplet sur certaines illustrations des pages 13, 57, 71 et 78 du rapport de présentation. Il conviendra de modifier ces illustrations en prenant en compte le nouveau tracé envisagé.

Emplacements réservés

Le Plan Local d'urbanisme de Saint Jean de la Ruelle (pièce n°5 - liste des emplacements réservés) mentionne un emplacement réservé n°35 (Espaces vert et équipement du Clos des Mistigris) au profit de la commune au niveau du Clos du Mistigris. Cet emplacement réservé est positionné sur le tracé du tramway. Il conviendra donc de le modifier. Un accord préalable de la commune sera nécessaire afin de soustraire les surfaces nécessaires au projet de tramway (environ 2937 m²) de l'actuel ER n°35.

Aucun autre emplacement réservé n'est localisé sur le tracé du tramway. Il conviendra donc d'inscrire sur le Plan de zonage les surfaces nécessaires au projet, hors voiries publiques, en emplacement réservé.

La superficie de l'emprise nécessaire à la réalisation du projet sur la commune de Saint Jean de la Ruelle est estimée à environ 30 064 m². Cette superficie comprend les emprises, hors voies publiques, pour l'aménagement de la plateforme et les équipements annexes (stations, parcs relais, sous-stations...).

Zones et règlements concernés

Le projet de tramway s'inscrit uniquement en zones urbaines. Les zonages concernés par le projet de tramway sont : UAb, UB, UBb, UH et UI.

Les différents règlements des zones traversées sont compatibles avec le projet. Aucune modification de règlement n'est donc requise.

Les espaces boisés classés

Aucun espace ni plantation d'alignement classée n'est concerné par le projet.

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint Jean de la Ruelle, il apparaît que certaines pièces constitutives du dossier nécessitent des modifications pour leur mise en compatibilité avec le projet CLEO :

- un additif au rapport de présentation afin de présenter succinctement le projet, de modifier les pages incompatibles de l'actuel rapport de présentation et expliquer les modifications apportées au PLU,
- des emprises nécessaires à la réalisation des infrastructures liées au projet de seconde ligne de tramway de l'agglomération Orléans Val de Loire (hors voiries publiques) sous forme d'emplacements réservés sur les plans de zonage,
- le complément et la modification de la liste des emplacements réservés.

III - MODIFICATIONS DU PLU DE SAINT JEAN DE LA RUELLE

1 - Additif au rapport de présentation

Présentation du projet CLEO

Le projet de réalisation de la seconde ligne de tramway s'inscrit dans une politique globale de déplacements dans l'agglomération qui tend à favoriser les transports en commun.

La toute première décision concernant la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) a été présentée au SIVOM en 1990. Les études réalisées montraient l'intérêt de constituer un réseau de 2 lignes : une ligne Nord-Sud, au plus fort potentiel à réaliser dans un premier temps et une ligne Est-Ouest à réaliser dans un second temps.

En novembre 2000, la ligne A du tramway a été mise en service.

Le principe d'une liaison Est-Ouest en TCSP a été de nouveau débattu en séance du conseil de communauté du 28 juin 2001 et retenu. Après plusieurs études et concertations, le conseil de communauté, lors de sa séance du 12 juillet 2005 a entériné les caractéristiques essentielles de l'opération CLEO et en particulier un tracé de 11,8 km reliant la zone de la Chistéra à La Chapelle Saint Mesmin et la gare de Saint Jean de Bray.

Le projet de réalisation de la seconde ligne de tramway CLEO s'inscrit dans le cadre des objectifs fixés par le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération approuvé en 2000 et révisé en 2004 (et en cours de réactualisation). Ce document donne notamment comme objectif, le développement, en matière de transport en commun, d'une offre compétitive par rapport à la voiture particulière sur les liaisons de périphérie à centre-ville en améliorant les fréquences, les amplitudes horaires, la rapidité et la fiabilité de la desserte, le confort des voyageurs, l'accessibilité des véhicules et la qualité des échanges.

Objet de la mise en compatibilité du plan Local d'urbanisme de Saint Jean de la Ruelle

Le projet s'inscrit sur la commune uniquement en zone urbaine. Il est compatible avec les règlements des zones traversées et aucun espace boisé classé n'est concerné par le projet.

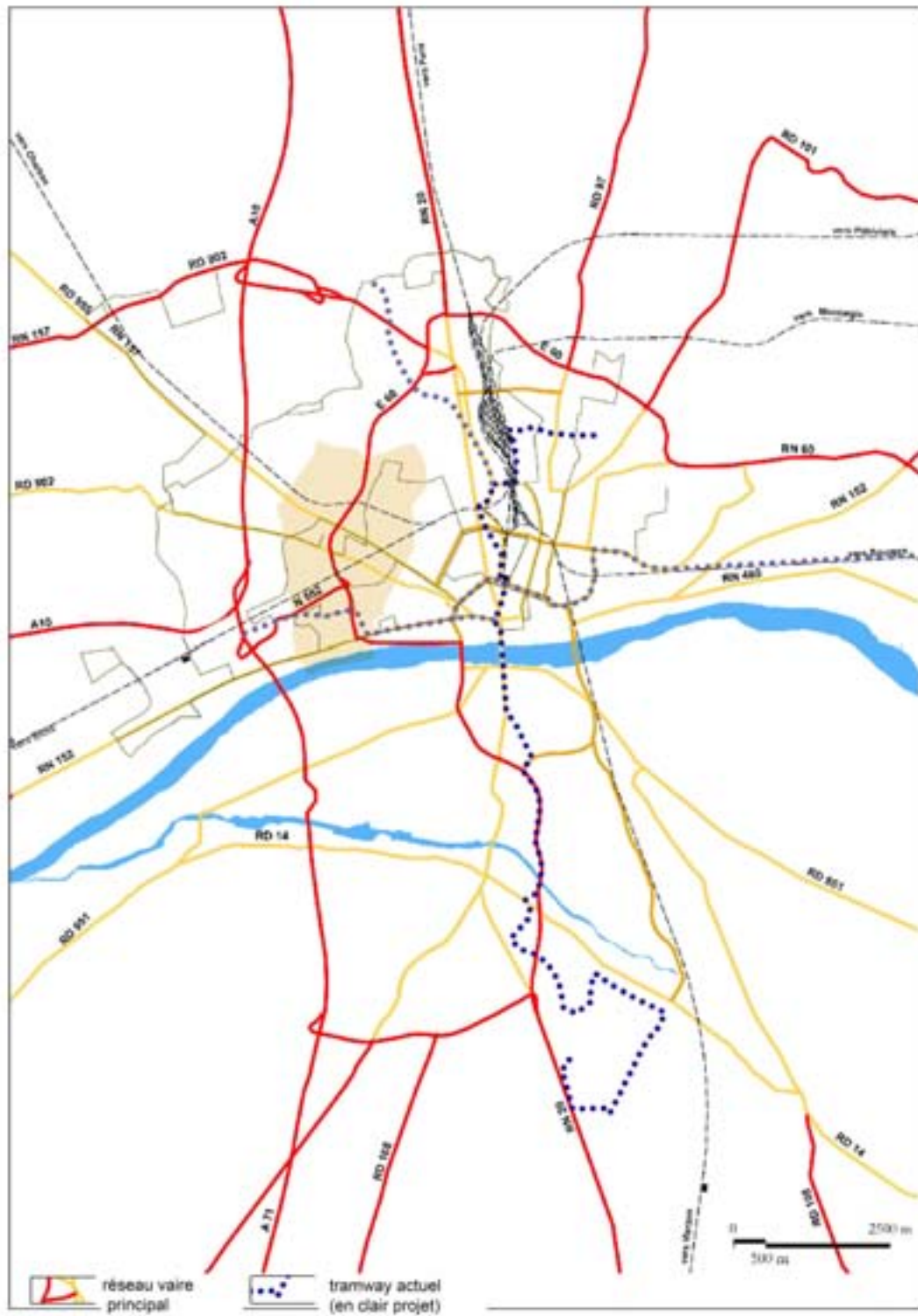
Ainsi, la mise en compatibilité du PLU consiste à prendre en compte le projet dans le rapport de présentation sous la forme du présent additif et à modifier les pièces graphiques du PLU afin de faire figurer des emplacements réservés sur les emprises du projet (hors voies publiques), de modifier l'emplacement réservé n°35, et modifier en conséquence la liste des emplacements réservés.

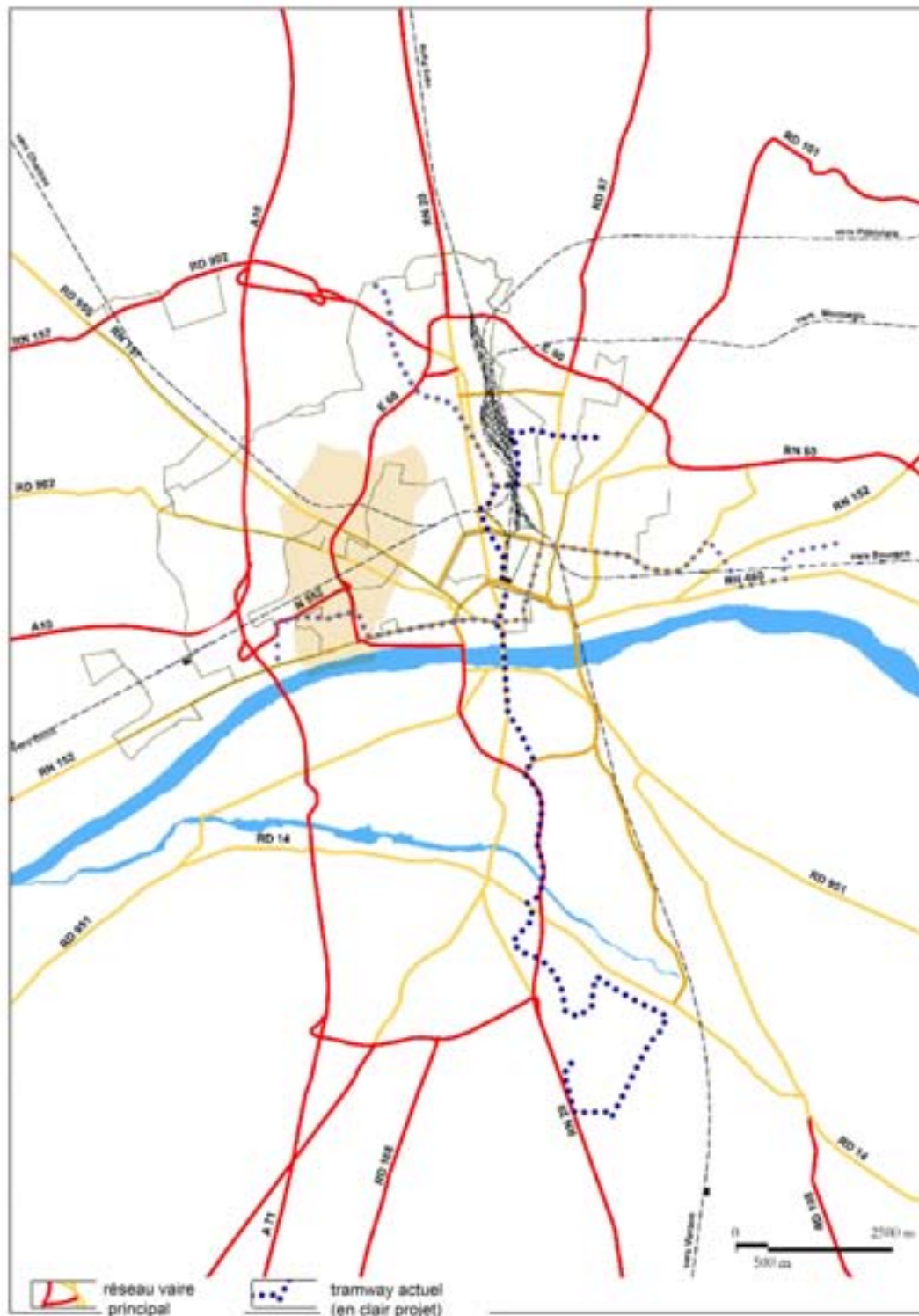
Modification des pages du rapport de présentation

Les modifications à apporter au rapport de présentation sont énumérées ci-après.

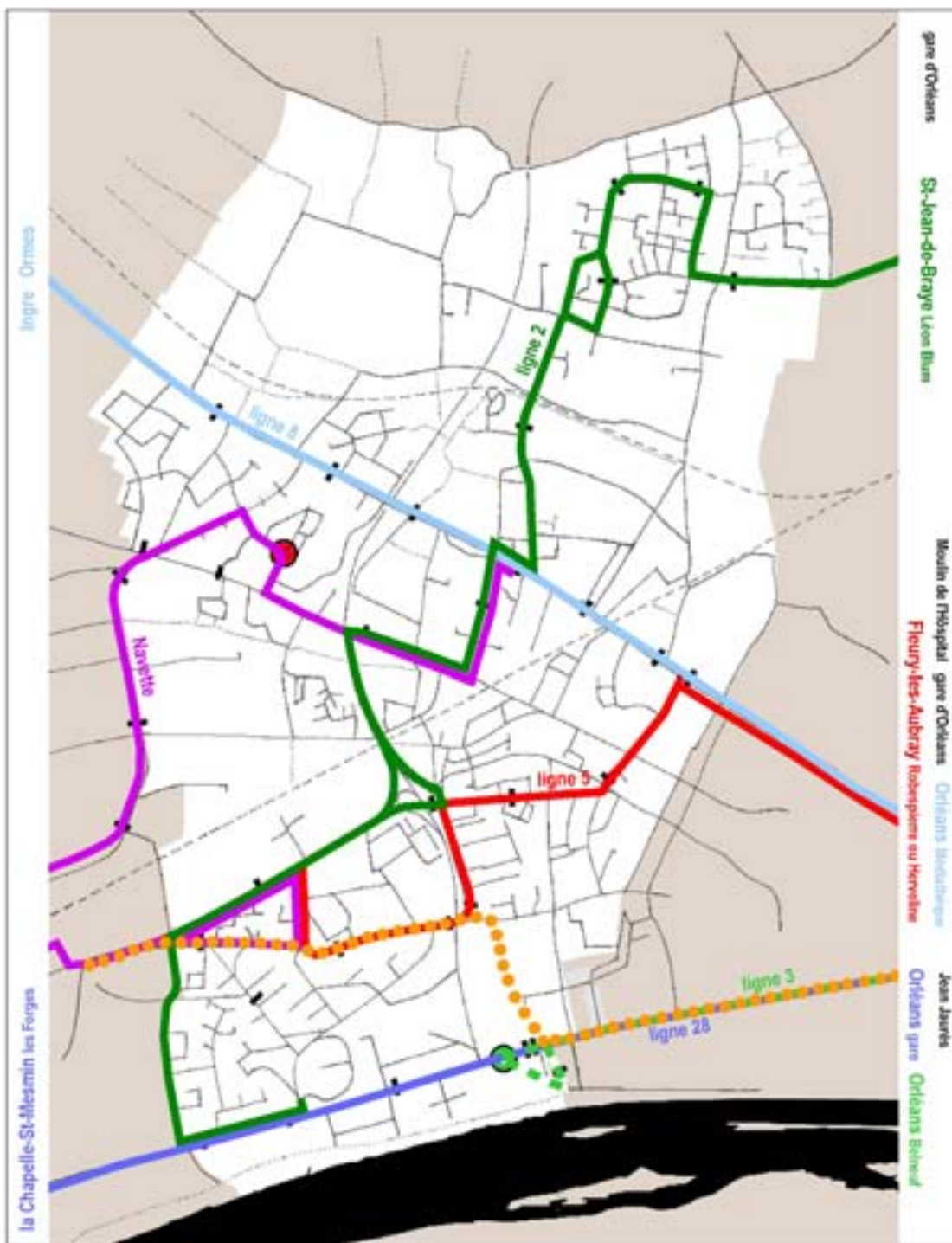
Les pages actuelles et modifiées sont présentées ci après. Les modifications de textes apparaissent en gras.

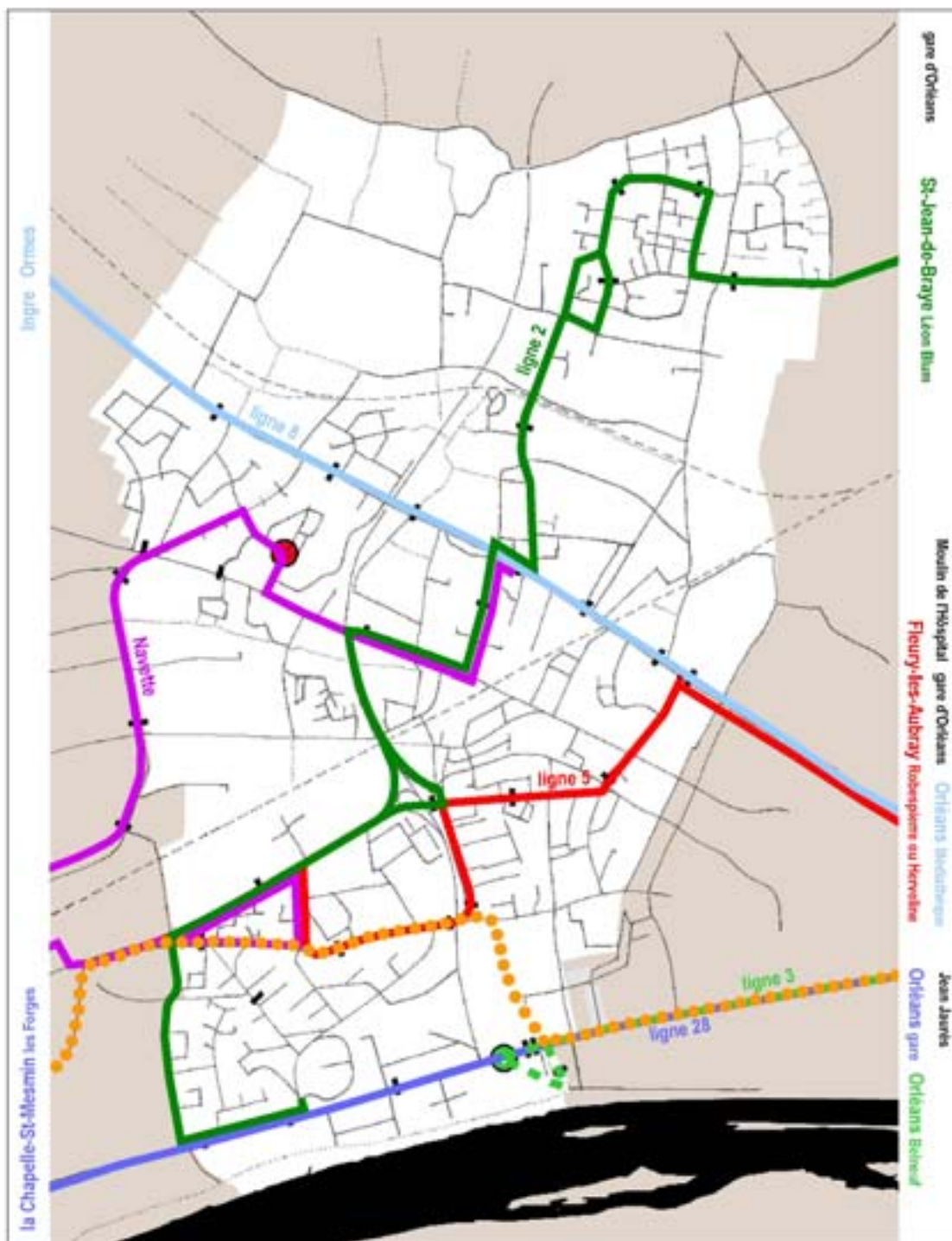
- Le tracé du tramway en projet sur la carte **page 13** est erroné. L'illustration sera modifiée.
- Sur la **page 57**, le TCSP est mentionné sans indication de réalisation future. De plus, le tracé reporté est faux en limite Ouest. (un emprunt de l'avenue Georges Pompidou vers l'avenue Georges Clemenceau - RN152 est envisagé). Cette illustration sera modifiée.
- Sur la **page 71**, le tracé reporté est faux en limite Ouest. De plus, l'horizon de mise en service du projet mentionné est 2006-2007, ce qui est incompatible avec les échéances du projet. Cette illustration sera modifiée.
- Sur la **page 78**, le tracé reporté est faux en limite Ouest. Cette illustration sera modifiée.
- Sur la **page 108**, qui traite de du projet de doublement de la RN157 sur la commune, la seconde ligne de tramway est mentionnée sous la forme suivante : *Une future liaison de transport en commun est à l'étude ; une des hypothèses suggère d'emprunter la future voie dont l'emprise permet la mise en site propre du transport collectif.*
Le tracé mentionné s'avère être une des variantes envisagée par la rocade d'Orléans et finalement non retenue. Ce paragraphe sera donc supprimé.
- De même, sur la **page 109**, les profils en travers type sur la nouvelle voie au niveau de la rocade avec et sans le TCSP sont reportés. Le profil en travers avec TCSP sera donc supprimé car étant une variante non retenue.



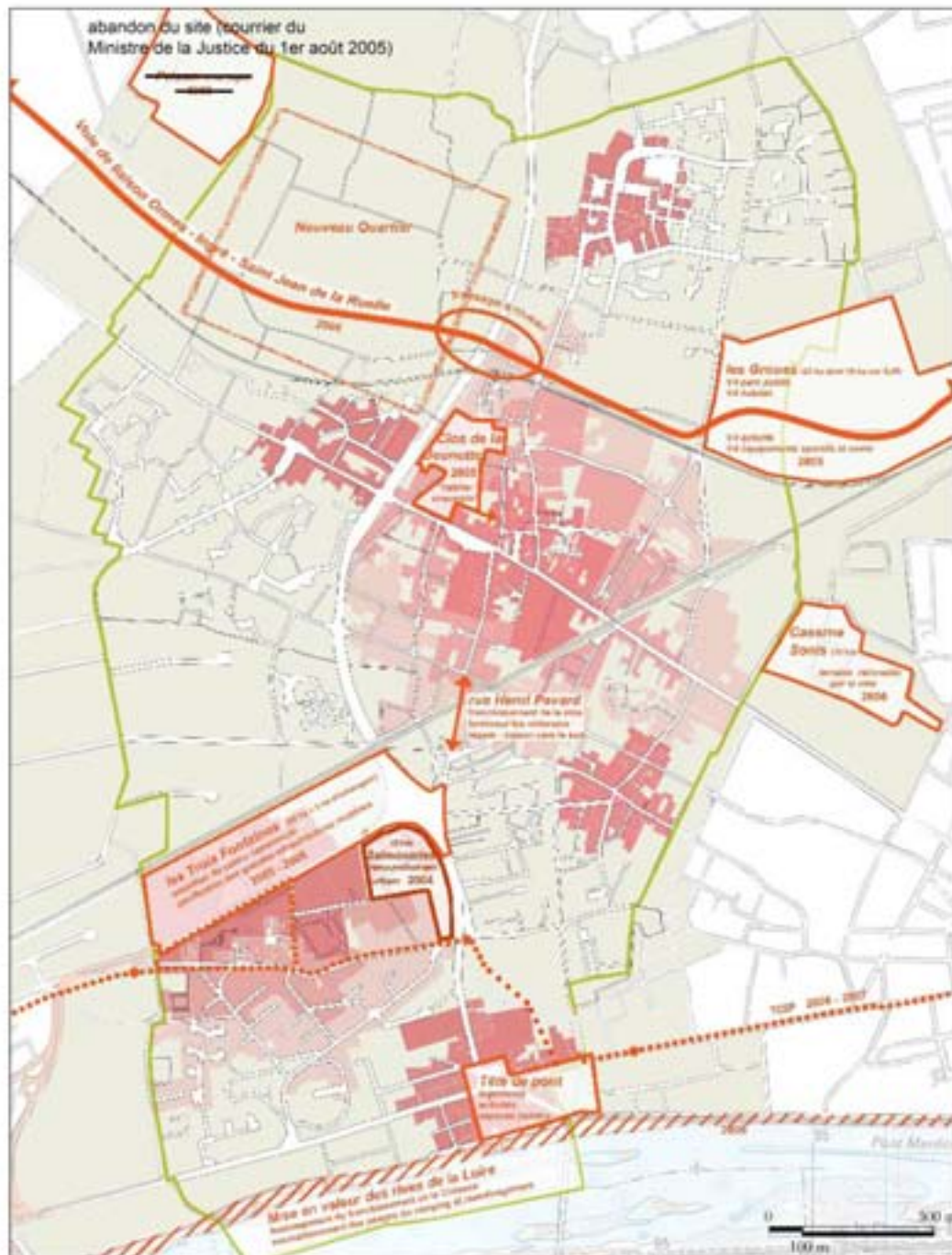


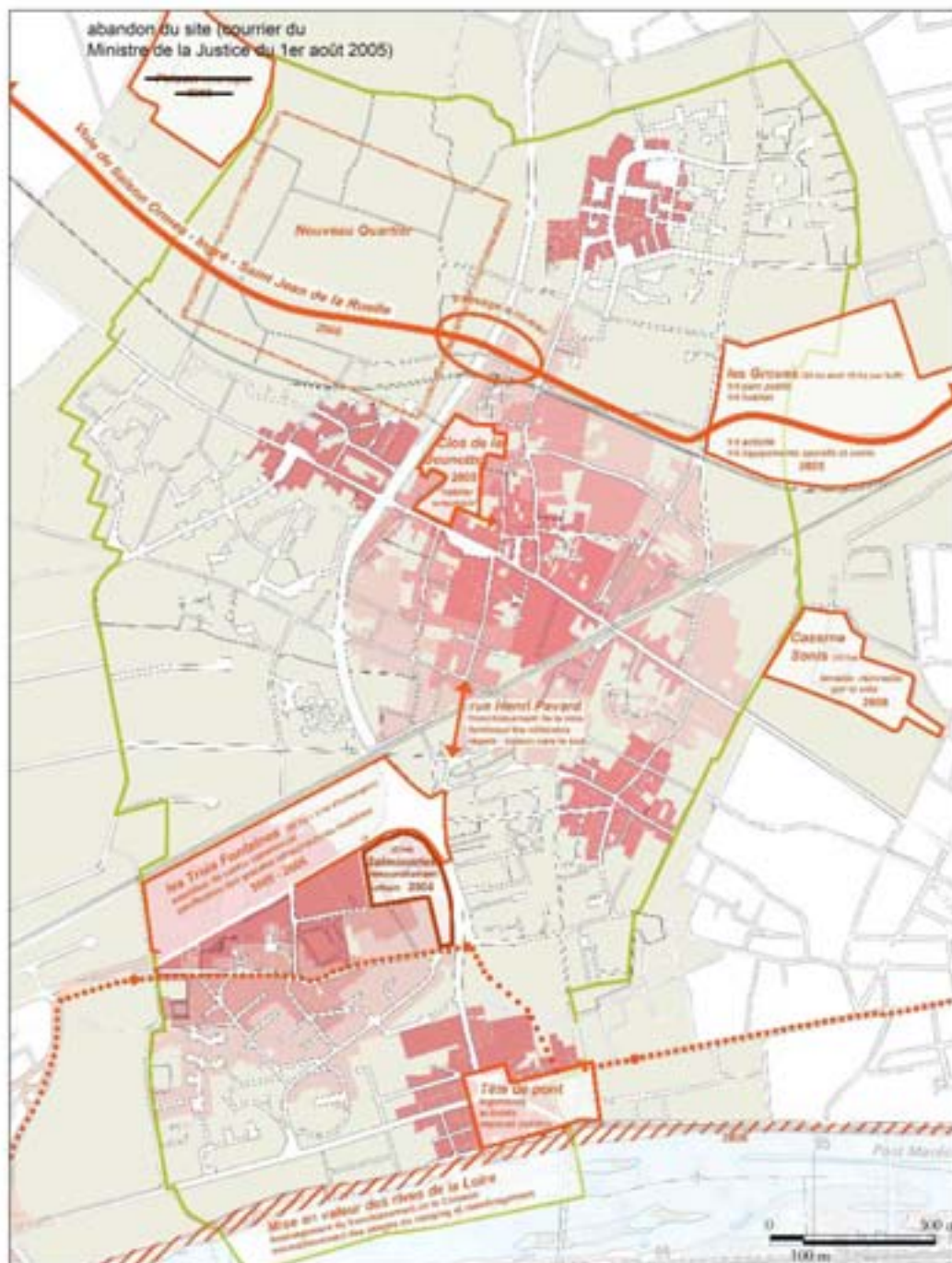
Mise en compatibilité du P.L.U. selon l'arrêté préfectoral en date du 10 janvier 2008 relatif à la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation de la seconde ligne de tramway





Mise en compatibilité du P.L.U. selon l'arrêté préfectoral en date du 10 janvier 2008 relatif à la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation de la seconde ligne de tramway





Mise en compatibilité du P.L.U. selon l'arrêté préfectoral en date du 10 janvier 2008 relatif à la déclaration d'utilité publique des travaux de réalisation de la seconde ligne de tramway

II. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

SECTEURS STRATÉGIQUES ET SCHEMA DE SYNTHÈSE



schéma de synthèse du réseau viaire



La synthèse des projets communaux et intercommunaux et des secteurs en mutation fait apparaître six grands regroupements* :

1. le centre ville et ses extensions, notamment par l'aménagement du Clos de la Jeunette ;
2. le quartier du Nord-Ouest où un ensemble de terrains mutables (friches agricoles) permet d'envisager une extension de la ville le long de la voie de liaison Ormes-Ingré-Saint-Jean-de-la-Ruelle ;
3. le quartier du Nord-Est et l'utilisation du terrain militaire des Groues ;
4. les quartiers sud avec l'opération de renouvellement urbain des Salmoneries et le passage du tramway ;
5. le bord de la Loire
6. le réseau viaire et les grandes infrastructures.

Le premier territoire formé par le centre élargi au-delà des coupures apparaît comme le centre de gravité de la commune.

* voir page 80 et suivantes

II. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

SECTEURS STRATÉGIQUES ET SCHEMA DE SYNTHÈSE

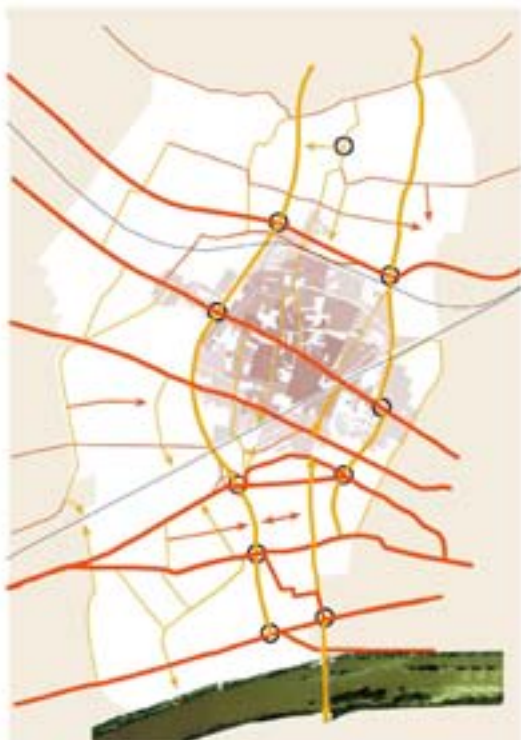


schéma de synthèse du réseau viaire



La synthèse des projets communaux et intercommunaux et des secteurs en mutation fait apparaître six grands regroupements* :

1. le centre ville et ses extensions, notamment par l'aménagement du Clos de la Jeunette ;
2. le quartier du Nord-Ouest où un ensemble de terrains mutables (friches agricoles) permet d'envisager une extension de la ville le long de la voie de liaison Ormes-Ingré-Saint-Jean-de-la-Ruelle ;
3. le quartier du Nord-Est et l'utilisation du terrain militaire des Groues ;
4. les quartiers sud avec l'opération de renouvellement urbain des Salmoneries et le passage du tramway ;
5. le bord de la Loire
6. le réseau viaire et les grandes infrastructures.

Le premier territoire formé par le centre élargi au-delà des coupures apparaît comme le centre de gravité de la commune.

* voir page 80 et suivantes

2 - Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés

Liste actuelle des emplacements réservés figurant dans le PLU de Saint Jean de la Ruelle (pièce 5)

LISTE DES EMBLEMENTS RESERVES

Numéro	Désignation	Bénéficiaire	Superficie (en m ²)
1	Voie de « Liaison Ouest »	Communauté d'agglomération	53 410
2	Echangeur entre la tangentielle et la voie de « Liaison Ouest »	Communauté d'agglomération	39 000
3	Accès à l'espace vert du Petit Clos des Chaises par la rue des Chaises	Commune	380
4	Elargissement de la rue de la Grade	Commune	730
5	Liaison de rétablissement Est / Ouest de la Grade par franchissement de la rocade	Commune	200
6	Equipement public : sport et loisirs	Commune	79 760
7	Accès à la zone à urbaniser « Les Rafforts – Fossiante » par le chemin des Gouffres	Commune	515
8	Accès à la zone à urbaniser « Bas de Locy » par la rue d'Alleville	Commune	520
9	Accès à la zone à urbaniser « Bas de Locy » par la rue d'Alleville	Commune	2 000
10	Accès à la zone à urbaniser « Monconsort » et « Bas de Locy »	Commune	1 720
11	Elargissement des accès à la zone à urbaniser (rue de la Grade)	Commune	2 840
12	Accès à la zone à urbaniser (économique) par la rue de Locy	Commune	580
13	Elargissement de la rue du Poirier	Commune	530
14	Réaménagement du carrefour rue du Poirier/ rue de la Haute Jarretière	Commune	200
15	Elargissement de la rue de la Haute Jarretière	Commune	540
16	Accès à la zone à urbaniser « La Jarretière » par la rue de la Haute Jarretière	Commune	700
17	Liaison Nord / Sud entre la rue Lucien Bois et la rue de la Haute Jarretière	Commune	520
18	Elargissement de la rue de la Fournellerie	Commune	1 300
19	Liaison rue Marcel Reggui / zone à urbaniser « Les Bénitières »	Commune	1 200
20	Accès au Collège Max Jacob	Commune	3 700
21	Espace sportif	Commune	3 000

Numéro	Désignation	Bénéficiaire	Superficie (en m ²)
22	Accès au Clos de la Jeunette par la rue de la Jeunette	Commune	1 200
23	Équipement et espace vert du Clos de la Jeunette	Commune	2 000
24	Équipement public : parc de stationnement	Commune	8 700
25	Élargissement de la rue Paul Doumer	Commune	660
26	Liaison de rétablissement Nord / Sud entre la rue des Dix Arpents et la rue Paul Doumer	Commune	1 200
27	Élargissement de la venelle Gambetta	Commune	1 500
28	Liaison Nord / Sud entre le Centre Commercial des Trois Fontaines, la rue Jean Nicot et la rue des Marchais pour franchissement de la ligne SNCF Orléans/ Tours	Commune	5 000
29	Élargissement de la rue de Marmogne	Commune	200
30	Liaison Nord / Sud entre les bords de Loire et l'avenue de la Petite Espère	Commune	1 350
31	Liaison Nord / Sud entre la rue du Stade et l'avenue de la Petite Espère	Commune	1 110
32	Liaison Nord / Sud entre les bords de Loire et la place Paul Bert	Commune	5 600
33	Liaison entre la place Paul Bert et le Clos du Mistigris	Commune	2 500
34	Élargissement de l'avenue Georges Clémenceau	Commune	700
35	Espace vert et équipement du Clos du Mistigris	Commune	14 120
Total			239 185

Liste des emplacements réservés après mise en compatibilité du PLU

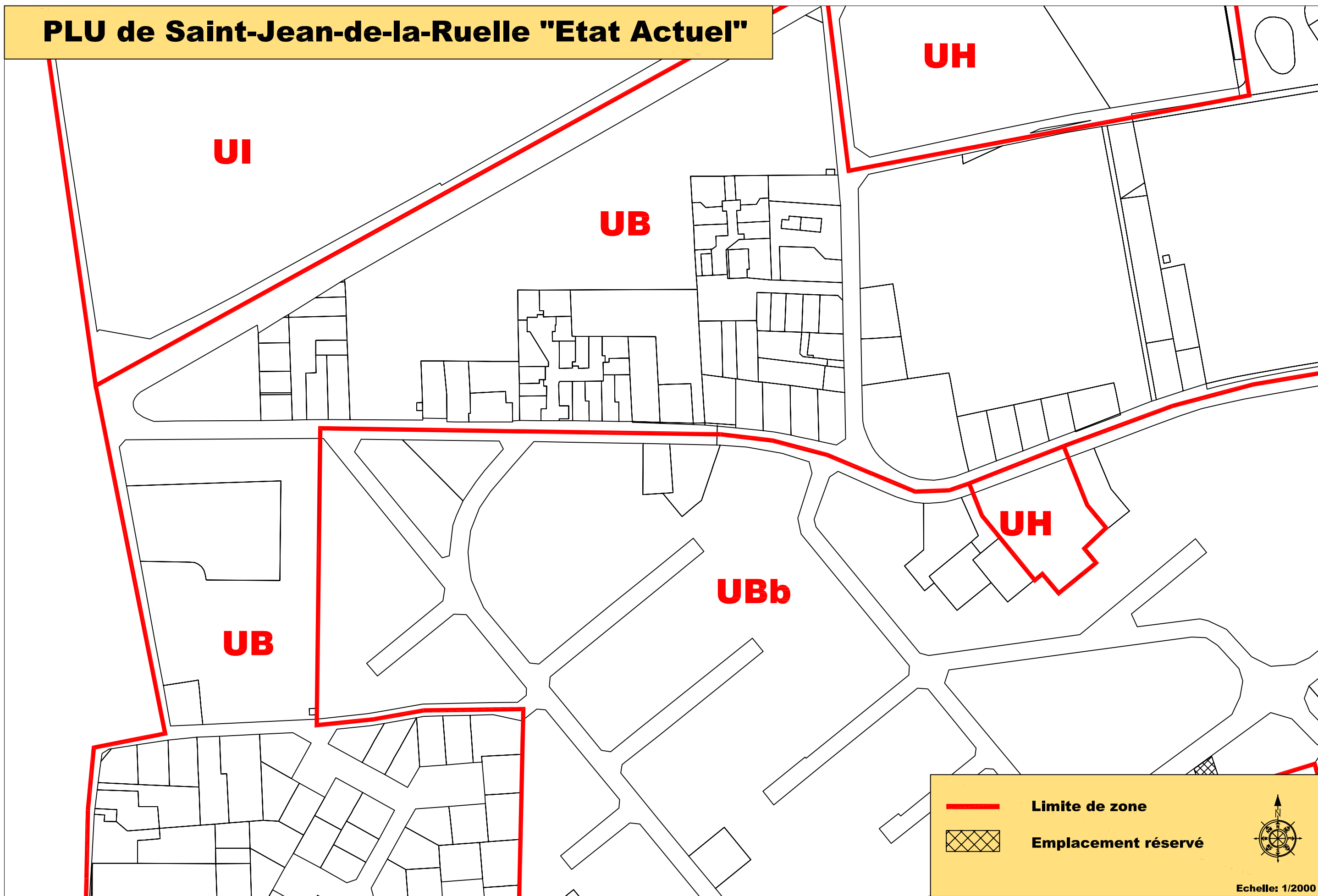
LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

Numéro	Désignation	Bénéficiaire	Superficie (en m ²)
1	Voie de « Liaison Ouest »	Communauté d'agglomération	53 410
2	Echangeur entre la tangentielle et la voie de « Liaison Ouest »	Communauté d'agglomération	39 000
3	Accès à l'espace vert du Petit Clos des Chaises par la rue des Chaises	Commune	380
4	Elargissement de la rue de la Grade	Commune	730
5	Liaison de rétablissement Est / Ouest de la Grade par franchissement de la rocade	Commune	200
6	Equipement public : sport et loisirs	Commune	79 760
7	Accès à la zone à urbaniser « Les Rafforts – Fossiante » par le chemin des Gouffres	Commune	515
8	Accès à la zone à urbaniser « Bas de Locy » par la rue d'Alleville	Commune	520
9	Accès à la zone à urbaniser « Bas de Locy » par la rue d'Alleville	Commune	2 000
10	Accès à la zone à urbaniser « Monconsort » et « Bas de Locy »	Commune	1 720
11	Elargissement des accès à la zone à urbaniser (rue de la Grade)	Commune	2 840
12	Accès à la zone à urbaniser (économique) par la rue de Locy	Commune	580
13	Elargissement de la rue du Poirier	Commune	530
14	Réaménagement du carrefour rue du Poirier/ rue de la Haute Jarretière	Commune	200
15	Elargissement de la rue de la Haute Jarretière	Commune	540
16	Accès à la zone à urbaniser « La Jarretière » par la rue de la Haute Jarretière	Commune	700
17	Liaison Nord / Sud entre la rue Lucien Bois et la rue de la Haute Jarretière	Commune	520
18	Elargissement de la rue de la Fournellerie	Commune	1 300
19	Liaison rue Marcel Reggui / zone à urbaniser « Les Bénitières »	Commune	1 200
20	Accès au Collège Max Jacob	Commune	3 700
21	Espace sportif	Commune	3 000

Numéro	Désignation	Bénéficiaire	Superficie (en m ²)
22	Accès au Clos de la Jeunette par la rue de la Jeunette	Commune	1 200
23	Équipement et espace vert du Clos de la Jeunette	Commune	2 000
24	Équipement public : parc de stationnement	Commune	8 700
25	Élargissement de la rue Paul Doumer	Commune	660
26	Liaison de rétablissement Nord / Sud entre la rue des Dix Arpents et la rue Paul Doumer	Commune	1 200
27	Élargissement de la venelle Gambetta	Commune	1 500
28	Liaison Nord / Sud entre le Centre Commercial des Trois Fontaines, la rue Jean Nicot et la rue des Marchais pour franchissement de la ligne SNCF Orléans/ Tours	Commune	5 000
29	Élargissement de la rue de Marmogne	Commune	200
30	Liaison Nord / Sud entre les bords de Loire et l'avenue de la Petite Espère	Commune	1 350
31	Liaison Nord / Sud entre la rue du Stade et l'avenue de la Petite Espère	Commune	1 110
32	Liaison Nord / Sud entre les bords de Loire et la place Paul Bert	Commune	5 600
33	Liaison entre la place Paul Bert et le Clos du Mistigris	Commune	2 500
34	Élargissement de l'avenue Georges Clémenceau	Commune	700
35	Espace vert et équipement du Clos du Mistigris	Commune	9 313
36	Transport en commun en site propre CLEO et ouvrages et installations techniques liés à l'exploitation	Communauté d'agglomération	30 064
Total			264 442

3 - Mise en compatibilité des plans de zonage

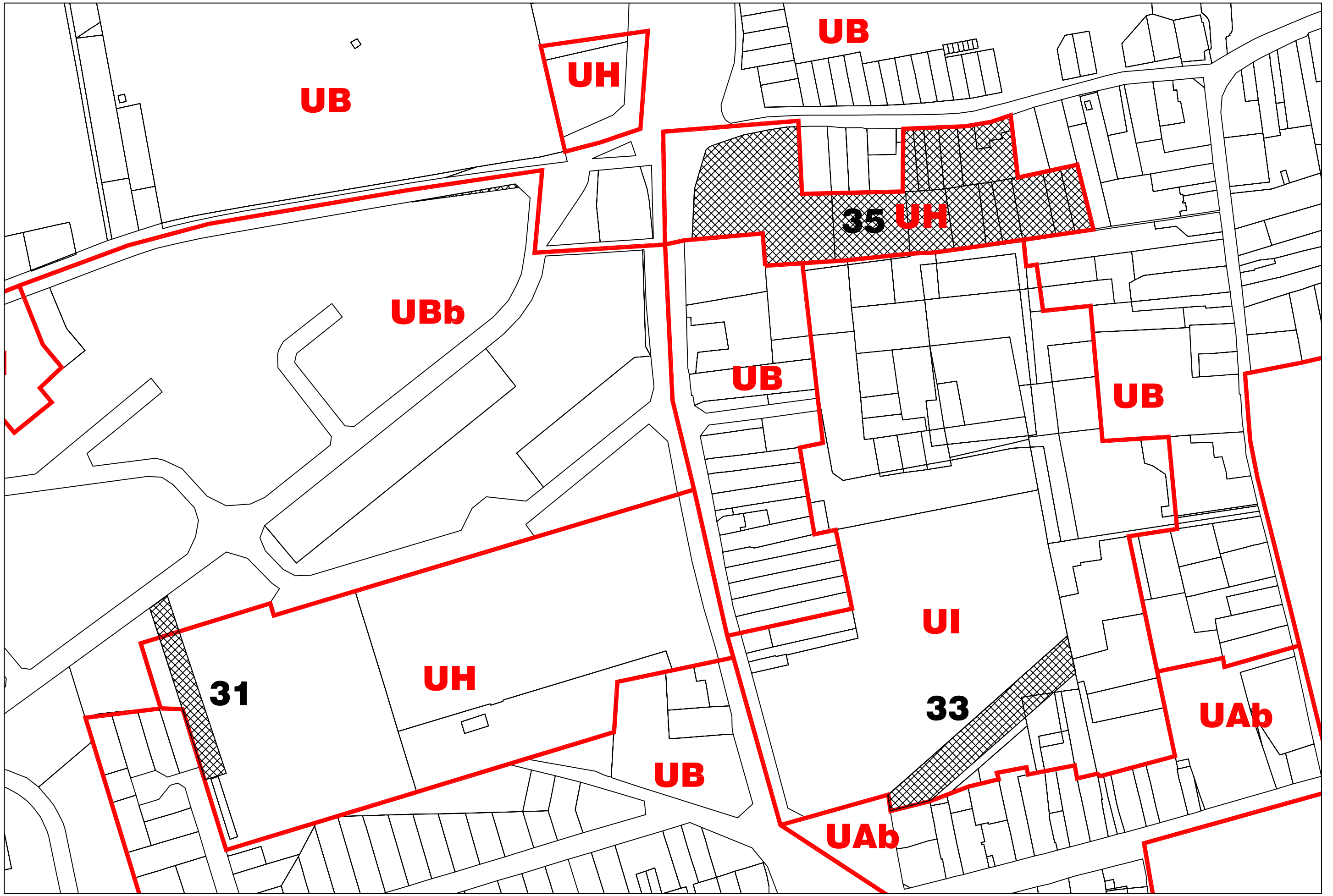
PLU de Saint-Jean-de-la-Ruelle "Etat Actuel"



-  **Limite de zone**
-  **Emplacement réservé**



Echelle: 1/2000



UB

UH

UB

UBb

35 UH

UB

UB

31

UH

UI

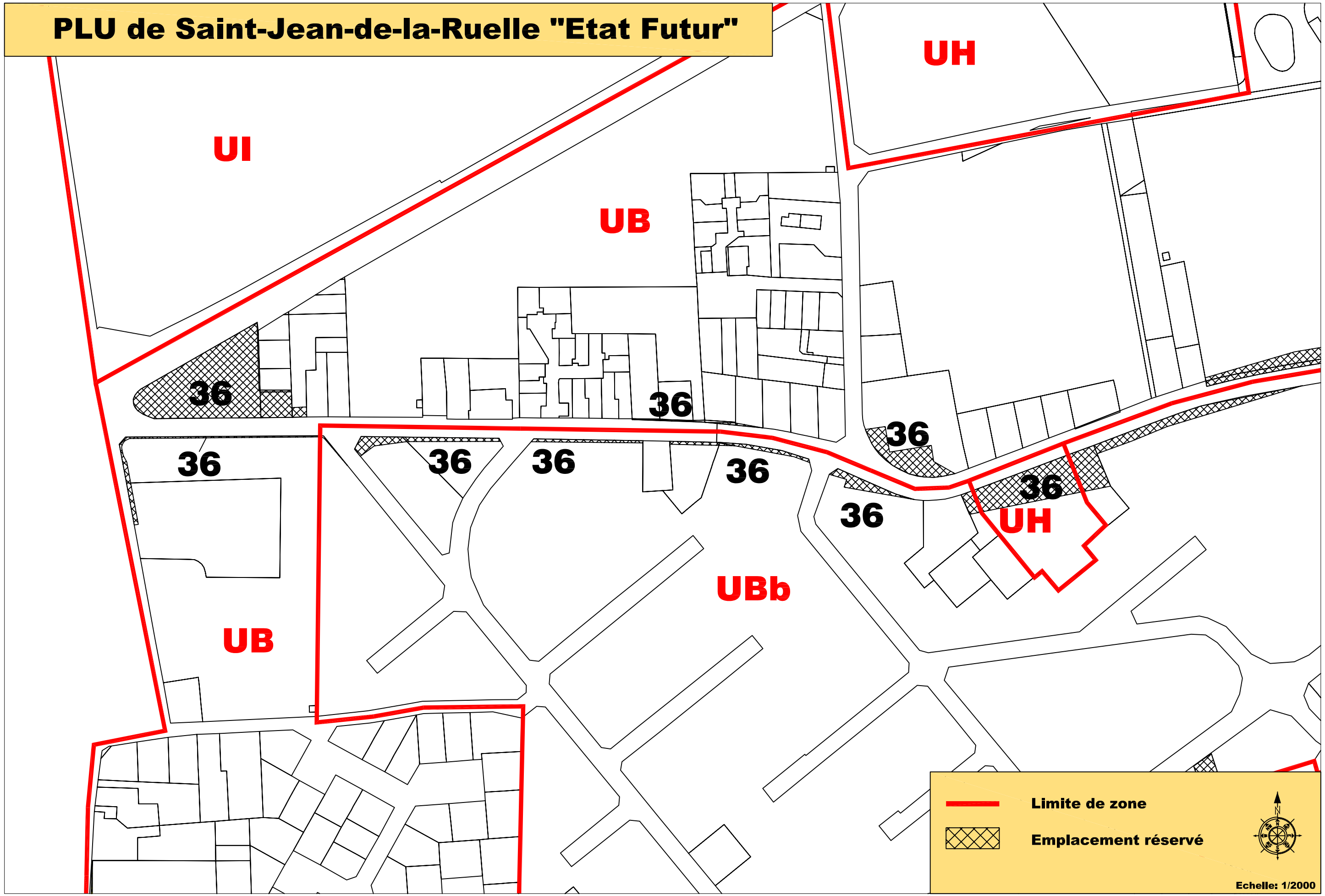
33

UAb

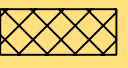
UB


UAb

PLU de Saint-Jean-de-la-Ruelle "Etat Futur"



— Limite de zone

 Emplacement réservé



Echelle: 1/2000

