



Jeudi 25 septembre 2008 : le Conseil de communauté délibère sur le tracé de la 2nde ligne de tramway sur la commune de Saint-Jean de Braye

La Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire a fait réaliser des études complémentaires, de type « avant-projet » sur la variante D2, pour répondre à la recommandation de la Commission d'enquête publique émise en juin 2007.

Conclusions des études comparatives des tracés D1 et D2

La variante D2 dessert le nord de Saint-Jean de Braye, à l'instar de la D1 qui dessert le sud de la commune. Depuis Orléans, la D2 emprunte le boulevard Marie Stuart, traverse le quartier Pont Bordeaux, puis longe les voies ferrées au nord par les rues Jean Jaurès, Moulin, Clos de l'Arche et le mail de Gradoux, traversant le quartier Léon Blum jusqu'à l'extrémité est du boulevard Emile Bernon, avec la future station à l'emplacement actuel de la gare bus.

La variante D2 par rapport au tracé initial (D1) présente trois avantages : 1) la non traversée de la voie ferrée au niveau du Pont Bordeaux se traduisant par un gain sur le coût de l'exploitation, 2) plus de site propre, 3) la desserte du centre-ville de la commune, que le projet de 2nde ligne de tramway contribuerait à développer conformément aux souhaits de la municipalité abraysienne.

Au regard de ces caractéristiques, il a été proposé que le tracé initial D1 soit abandonné au profit d'un tracé routier au nord de la voie ferrée.

Présentation de la variante D2 bis

A la demande de la nouvelle municipalité abraysienne, l'Agglomération a fait réaliser des études d'Avant-Projet sur le tracé dit D2 bis, qui emprunte l'emprise de la voie ferrée à partir de la rue de Verville jusqu'à la rue René Cassin, puis traverse le jardin de la Corne, pour traverser ensuite, comme D2, le quartier Léon Blum jusqu'à l'extrémité est du boulevard Emile Bernon, avec la future station à l'emplacement actuel de la gare bus.

La variante D2 bis présente des difficultés de réalisation technique plus importantes que D2, comme par exemple, la construction d'un mur de soutènement au droit du gymnase puisqu'il existe un dénivelé de 4,5 mètres, soumise à l'accord de Réseau Ferré de France, propriétaire de la voie ferrée.

La variante D2, une solution consensuelle pour la réalisation de la 2nde ligne de tramway

D'un point de vue financier, **la variante D2 présente une moins value** de l'ordre de 4,5 M€ **sur le coût global de l'opération** (tracé avec D1), contre 1,5 M€ pour D2 bis.

D'un point de vue juridique **la variante D2 a été étudiée et présentée dans le dossier DUP et a été évoquée dès la concertation préalable de 2002, contrairement au tracé dit D2 bis qui n'a jamais été présenté dans le dossier DUP**. Cela signifie que la procédure juridique et administrative serait simplifiée et les risques juridiques minimisés.

Le choix de la variante D2 bis nécessiterait une concertation préalable et une nouvelle enquête DUP complète sur l'ensemble du tracé, retardant ainsi la date de mise en service de la 2nde ligne de tramway.

Si le choix de la variante D2 était avéré, **cette variante ferait l'objet d'une modification nécessitant une nouvelle enquête publique** (courant 2009), sans porter préjudice à la DUP initiale obtenue le 10 janvier 2008 et permettant néanmoins la réalisation des travaux sur le reste du tracé.