



segat Opérer la mutation
des territoires

Réhabilitation de la gare routière d'Orléans

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

segat 
Opérer la mutation
des territoires

**RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE** 

Notice explicative

1. CONTEXTE

- I. Le territoire orléanais
- II. La gare routière d'Orléans

2. HISTORIQUE

- I. Les scénarios envisagés par le Département du Loiret
- II. La poursuite du projet par la Région Centre-Val de Loire

3. L'OPERATION RETENUE

1. JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE

- I. Un site essentiel aux transports interurbains
- II. Un site dangereux
- III. Un site restreint limitant l'accès de nombreux cars
- IV. Un sentiment d'insécurité et d'inconfort

5. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

- I. Le Plan local d'urbanisme métropolitain (PLUM)
- II. Le recours à la procédure d'expropriation

La Région Centre-Val de Loire porte un projet de réhabilitation de la gare routière d'Orléans.

Le périmètre de projet comprend des emprises aujourd'hui non maîtrisées par la Région, et les négociations avec les propriétaires privés ne pourront pas toutes aboutir à des accords amiables.

Il s'avère dès lors nécessaire de recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

La Région Centre-Val de Loire a donc sollicité Madame la préfère du Loiret, afin que cette opération soit déclarée d'utilité publique et que les emprises dont l'acquisition est nécessaire à l'opération soient déclarées cessibles.

C'est dans ce cadre que la préfecture organise la présente enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'enquête parcellaire.

A la suite de l'enquête publique, la déclaration d'utilité publique serait le cas échéant prononcée par Madame la préfète au profit de la Région Centre-Val de Loire.



1.

Contexte

I. Le territoire orléanais



La Région Centre-Val de Loire, divisée en 6 départements, comprend 2,58 millions d'habitants, vivant principalement dans les agglomérations de Tours, Orléans et Blois.

Orléans est la préfecture du Loiret et le chef-lieu de la Région.

Son aire urbaine (commune sous influence du pôle urbain) comprend 134 communes, soit 430 000 habitants.

La Ville d'Orléans est incluse dans l'intercommunalité Orléans Métropole avec 21 autres communes.

Cette intercommunalité regroupe environ 290 000 habitants (INSEE, 2020). La Ville d'Orléans quant à elle accueille environ 116 000 habitants.

Ce territoire a ces dernières années connu la croissance démographique la plus soutenue après celle de la Métropole de Lille.

L'aire urbaine d'Orléans est un carrefour national important, du fait de son inscription dans un réseau efficace et dynamique d'infrastructures routières et ferroviaires lui permettant d'être incluse au sein du réseau des grandes villes européennes :

- Sur un axe Nord-Sud vers Paris, la Normandie et vers Toulouse, Clermont-Ferrand et/ou Bordeaux ;
- Sur un axe Est-Ouest vers Tours, Nantes et la Bretagne et vers la Bourgogne et Lyon, et le Grand Est.

Elle se situe à environ 120 km au sud-ouest de Paris.



II. La gare routière d'Orléans

La gare routière d'Orléans a été inaugurée en 1987.

Elle est située dans le quartier Saint-Vincent d'Orléans, à l'angle des rues Marcel Proust et Emile Zola.

Elle est à 200 mètres de la gare ferroviaire d'Orléans et du pôle d'échanges du réseau de transports métropolitains, à proximité de 3 établissements scolaires majeurs (lycée polyvalent Jean Zay, lycée Pothier et lycée Benjamin Franklin, et à moins d'un kilomètre de l'hypercentre et de la Mairie.

Elle jouit donc d'une situation géographique très favorable.

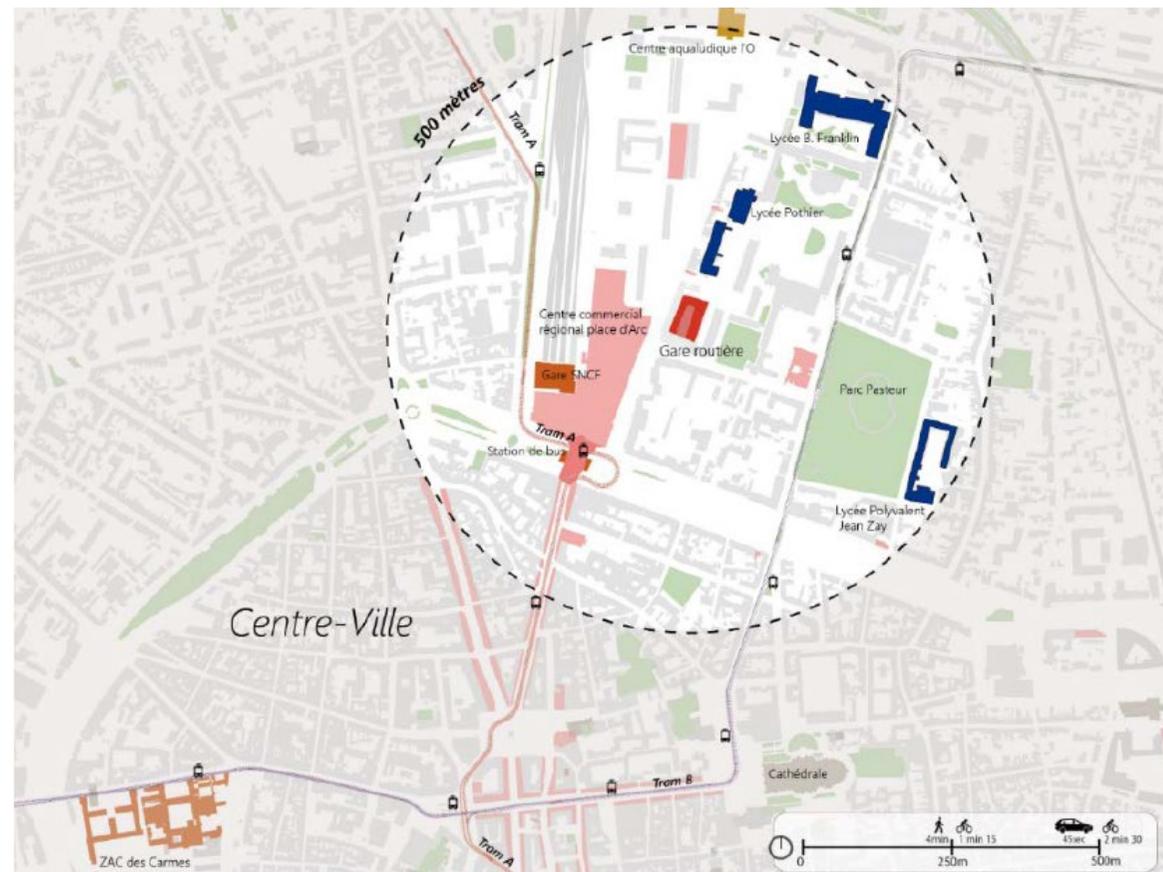
Cette gare routière sert au réseau de transport public régional non urbain et scolaire routier, appelé REMI.

Le réseau de transport routier REMI 45 correspond à la partie loirétaine du réseau routier régional et le réseau REMI 28 à la partie eurélienne.

Elle est le centre névralgique du réseau REMI 45 puisqu'elle accueille la quasi-totalité des services à l'arrivée ou au départ de l'agglomération, tout en jouant un rôle de zone de régulation. Au total on ne dénombre pas moins de 20 lignes (2 lignes du réseau REMI 28 et 18 lignes du réseau REMI 45).

La fréquentation quotidienne de la gare est de 3000 voyageurs.

Elle est composée d'une plateforme de circulation (4 500 m²), de 21 quais, d'une agence de vente REMI (72m²) et d'un local chauffeur (170 m²).



PARTIE 1 - Contexte



- 1 Le premier étage du bâtiment du MOBE (Museum d'Orléans pour la Biodiversité et l'Environnement) est l'ancien espace d'attente voyageurs et est aujourd'hui désaffecté.
- 2 Entrée des cars (via rue Marcel Proust)
- 3 Guichet REMI (agence commerciale et salle d'attente)
- 4 Sortie des cars (via rue Émile Zola).

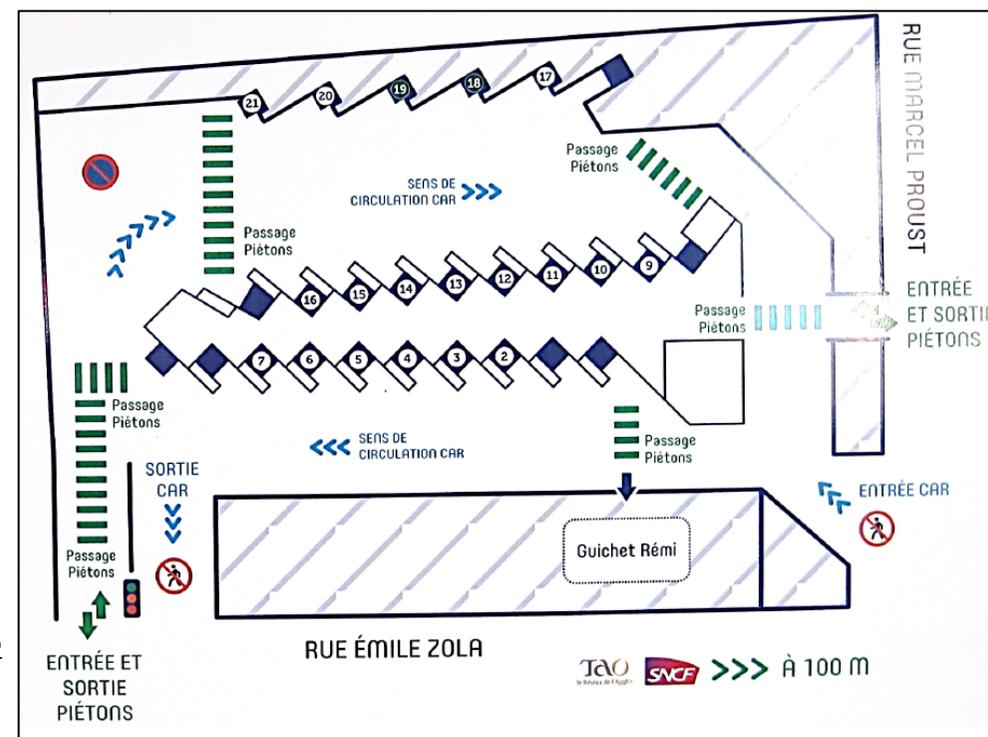
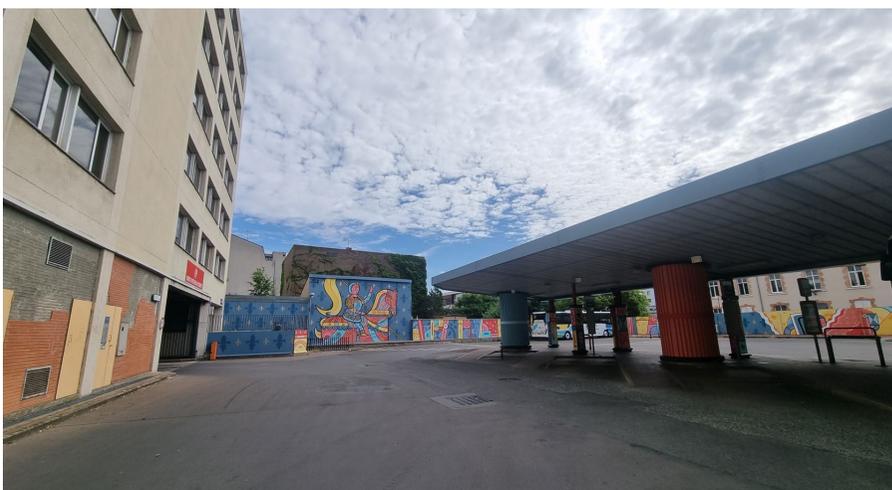


Schéma de circulation de la gare routière (source : diagnostic de l'Etude de faisabilité technique et financière de l'AREP Territoires - mars 2022)



Sortie de la gare routière sur la rue Émile Zola



Intérieur de la gare routière



Entrée cars de la gare routière sur la rue
Marcel Proust



Intérieur de la gare routière

2.

Historique

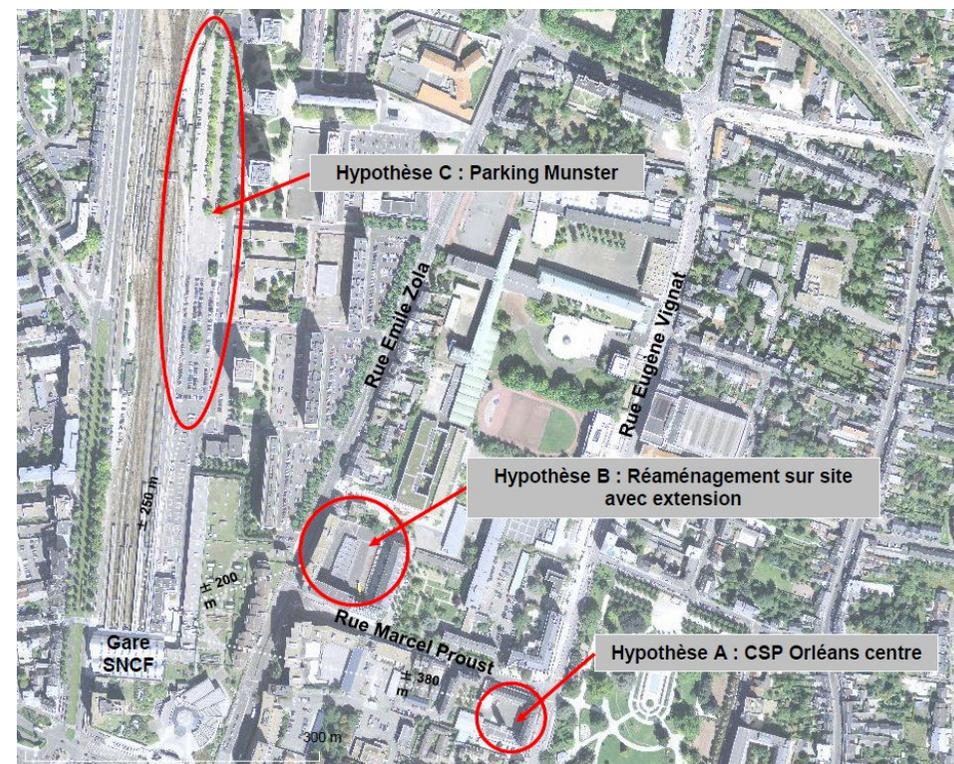
I. Les scénarios envisagés par le Département du Loiret

La gare routière présente de nombreuses problématiques qui l'ont conduite à faire l'objet d'un projet de réhabilitation :

- Les cheminements piétons sont dangereux, ces problèmes de sécurité ayant notamment provoqué un accident mortel en 2013 ;
- Le site est vétuste et n'est pas aux normes de sécurité incendie et d'accessibilité ;
- L'entrée et la sortie des cars se font sous des porches dont les hauteurs et girations sont très contraintes, accidentogènes, et ne permettent pas le verdissement de la flotte des cars, pourtant imposé par les nouvelles réglementations.

Dès 2014, le Département du Loiret, alors compétent en matière de transports routiers interurbains, a étudié différents scénarios visant à résoudre ces problématiques, tout en restant dans un périmètre proche de la gare actuelle, afin de garder son emplacement stratégique :

- Le déplacement de la gare routière au niveau de la caserne des sapeurs-pompiers (hypothèse A sur le plan ci-contre) ;
- Le déplacement de la gare routière sur le parking Münster (hypothèse C sur le plan ci-contre) ;
- Le maintien de la gare routière à l'emplacement actuel en surélevant le porche d'entrée des cars sous le MOBE (hypothèse B sur le plan ci-contre).



Extrait d'une pré-étude de programmation réalisée par le Département du Loiret en 2014

1) Le site de la caserne des sapeurs-pompiers

Ce site a été étudié car le foncier appartient à la Ville d'Orléans et à l'OPHLM Résidence de l'Orléanais, et se trouve dans le quartier actuel de la gare routière.

Toutefois, cette hypothèse a finalement été exclue pour les raisons principales suivantes :

- Il se situe relativement loin de la gare SNCF (700 mètres) ;
- La nécessité de démolir la caserne actuelle et de la reconstruire sur un autre site à trouver ;
- Le coût de l'opération, hors coûts d'acquisition du foncier, a été estimé à 4,6 millions d'euros en 2014.

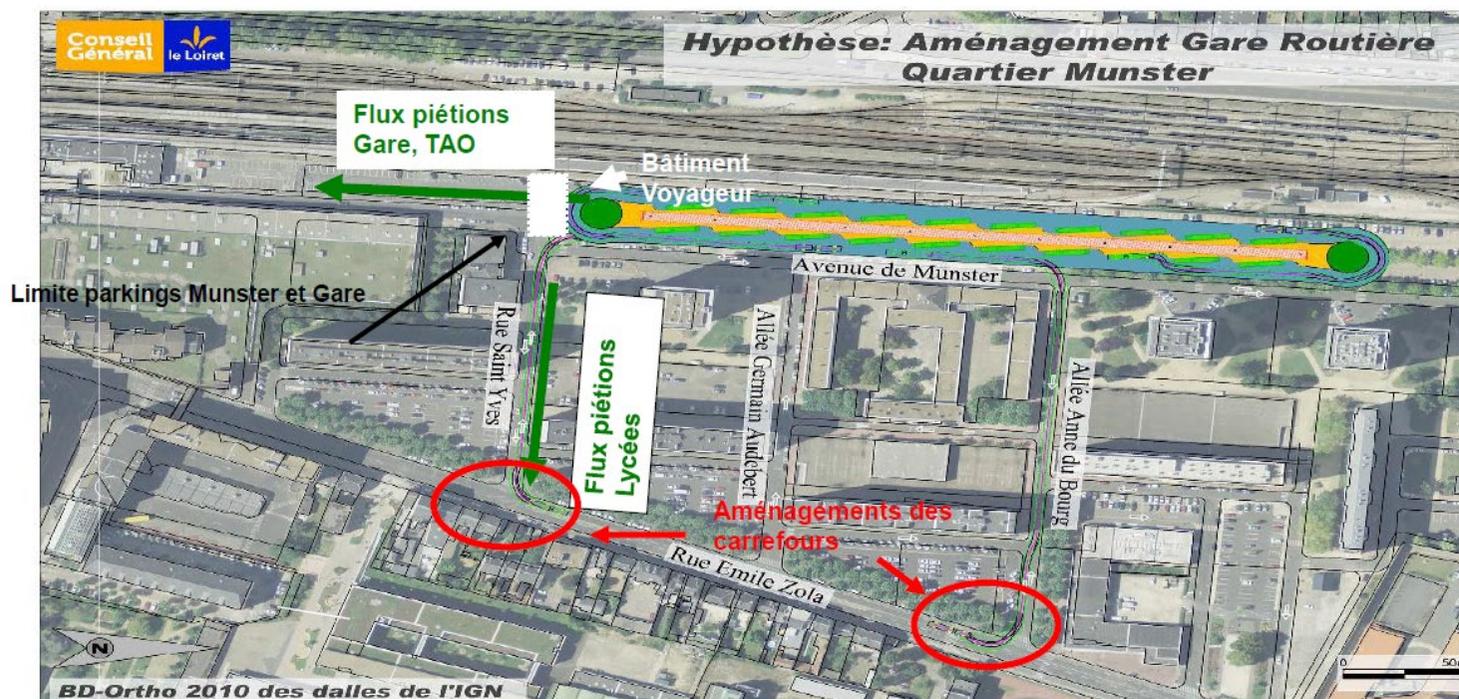


2) Le site du Parking Münster

Ce site, constitué en parking public payant de 545 places à proximité immédiate de la gare SNCF, appartient également à la Ville d'Orléans.

Cette hypothèse fut finalement exclue pour les raisons suivantes :

- Les voies d'accès et de sortie auraient été situées en zones d'habitat dense, créant des nuisances importantes pour les riverains, notamment entre l'Avenue de Münster et la rue Émile Zola ;
- La nécessité de réaliser des aménagements de sécurisation très importants, et de reconstituer le parking (probablement en silo) ;
- Le coût de l'opération, hors coûts d'acquisitions, a été estimé à 4,5 millions d'euros en 2014.

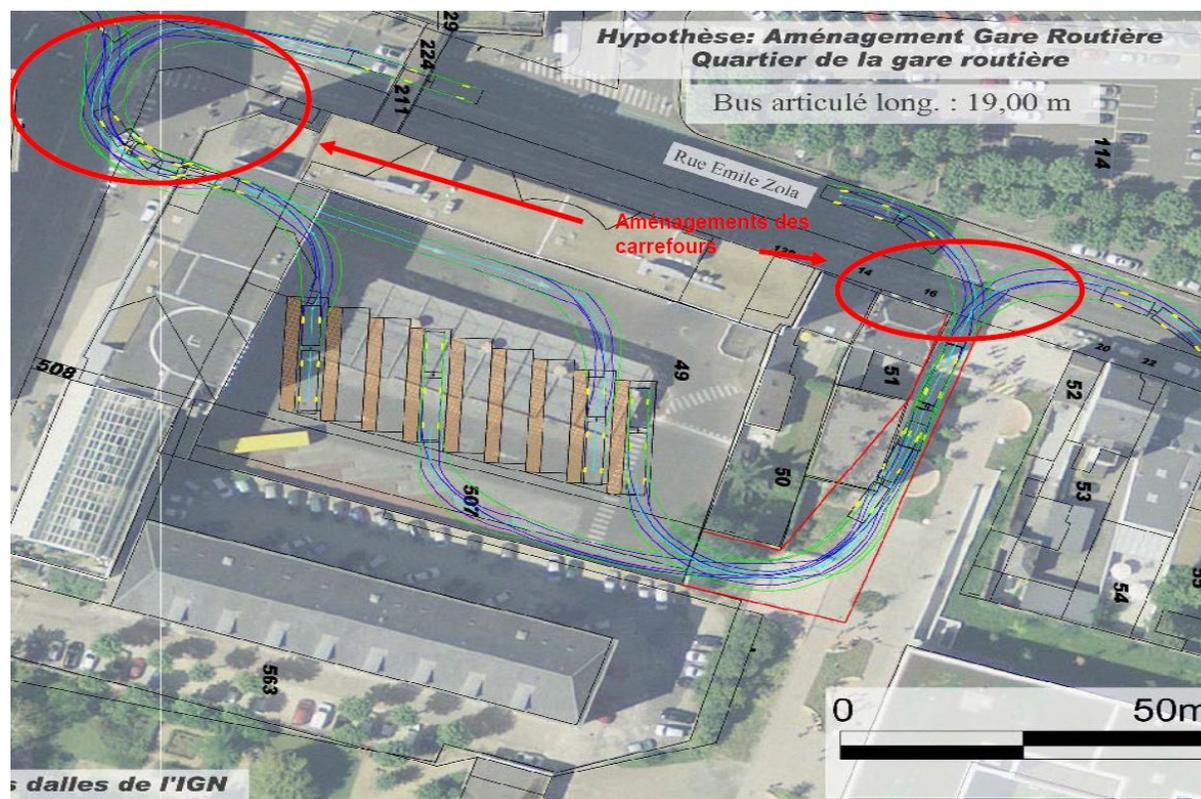


3) Le réaménagement du site actuel

Le Département avait également étudié le réaménagement de la gare dans son emplacement actuel avec notamment :

- Un rehaussement du porche sous le MOBE pour l'entrée des cars ;
- La création d'une nouvelle sortie rue Émile Zola, via la démolition de l'atelier du lycée Pothier.

Le coût de ce scénario avait été estimé à 3,9 millions d'euros en 2014, acquisitions foncières incluses (acquisition de l'atelier du lycée Pothier par le Département à la Région), ce qui en faisait largement le scénario le moins cher des trois étudiés.



La compétence d'organisation des transports routiers interurbains ayant été transférée à la Région par la loi NOTRe de 2015, aucun choix officiel d'une des hypothèses n'a été effectué par le Département.

Toutefois, il a été décidé par la Région ensuite de ne pas poursuivre l'approfondissement de ce dernier scénario qui posait des problèmes de sécurité avec des conflits de cheminements entre piétons et cars, et de girations sur la rue Emile Zola (balayage sur la voie de circulation des véhicules venant en sens inverse - non exploitable).

II. La poursuite du projet par la Région Centre-Val de Loire

La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) entérine le transfert de la compétence d'organisation des transports routiers interurbains, réguliers et à la demande, et scolaire, des départements aux régions.

Elle dispose notamment, dans son article 15 V., que « la région est compétente pour la construction, l'aménagement et l'exploitation des gares routières ou des autres aménagements destinés à faciliter la prise en charge ou la dépose des passagers de services réguliers de transport routier relevant du département ».

Le Département du Loiret a ainsi mis à disposition de la Région Centre-Val de Loire la gare routière d'Orléans. Elle y exerce ainsi, depuis 2017, les droits et devoirs du propriétaire.

Après le transfert de compétence, la Région a poursuivi le projet de réaménagement de la gare routière d'Orléans.

N'ayant pas de foncier disponible pour cette opération, elle a travaillé avec Orléans Métropole afin de s'assurer que tous les sites alternatifs soient envisagés.

Ces recherches n'ont pas permis d'identifier un site adéquat.

Par exemple, l'ancien site occupé par GRDF et Engie, appartenant à Engie, et situé à proximité immédiate de la gare SNCF et de la gare routière actuelle, fait déjà l'objet d'un projet d'aménagement d'un palais de justice.

Le quartier Interives, nouveau quartier porté par Orléans Métropole, a également été envisagé pour relocaliser la gare routière. Il est toutefois trop éloigné du centre-ville (3km), et l'abandon du projet de téléphérique le laisse difficile d'accès aux piétons.

Aussi, au vu de l'emplacement stratégique de la gare routière actuelle et de l'absence de foncier public disponible et/ou facilement maîtrisable à proximité pour la déplacer, la Région a décidé de conserver la gare routière sur le site actuel.

Elle a alors mandaté la société Arep (qui a notamment été maîtrise d'œuvre pour des travaux de réaménagement des gares routières du Mans, de Dreux, de Bouray, de Lorient, de Marseille, d'Annecy, d'Aix-en-Provence, de Rennes...) pour étudier la faisabilité de plusieurs scénarios d'aménagement de la gare routière, en vue de contribuer à sa sécurisation et permettre l'accès aux nouveaux cars « verts ».

PARTIE 2 - Historique

1) Les hypothèses exclues immédiatement

- **L'exclusion du rehaussement du porche d'entrée actuel des cars (sous le MOBE)**

Cette hypothèse a immédiatement été exclue du fait d'une impossibilité technique et structurelle identifiée par l'architecte du MOBE. En outre, elle ne permettait pas de résoudre les conflits entre les cars et les piétons du fait de marches arrière dangereuses, sauf à réduire le nombre de postes à quais.

- **L'exclusion du décaissement du porche d'entrée (sous le MOBE)**

Une étude technique de l'Arep a conduit à exclure cette hypothèse.

En effet, si 5 centimètres de hauteur auraient pu être gagnés en retravaillant le nivellement du revêtement de sol, cela aurait toutefois été largement insuffisant pour le passage des cars « verts », qui nécessitaient un abaissement de minimum 15 cm.

Or, l'abaissement de la dalle basse de 15 à 30 cm aurait nécessité de reconstruire les poutres reprenant ces dalles et de dévier les réseaux suspendus ou de les abaisser : l'impact aurait été considérable sur la structure de l'immeuble et plusieurs places de parking et l'accès à l'escalier de secours Sud auraient été inutilisables.

Au regard de ces contraintes, l'Arep a conclu que « cette solution n'est donc pas viable ». Cette hypothèse de décaissement du porche d'entrée a donc été écartée par la Région.

- **L'exclusion du décaissement du porche de sortie côté rue Émile Zola**

Le décaissement du porche de sortie a également été écarté par l'étude de l'Arep, notamment du fait de l'existence du parking souterrain et de sa rampe d'accès.

De plus, cette configuration aurait généré de nouveaux problèmes de sécurité pour les cars et les piétons.

Il aurait été nécessaire de créer un emmarchement important pour les piétons (entre 40 et 54cm), ce qui ne permettait pas l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Enfin, le décaissement aurait également soulevé un problème majeur pour le recueil des eaux pluviales.

AREP

2) Les scénarios étudiés par l'Arep

Suite à l'exclusion des hypothèses de décaissements des deux porches et de rehaussement du porche du MOBE, la Région a demandé à l'Arep d'étudier 3 scénarios.

Un rapport permettant d'étudier la faisabilité technique et financière de ces trois scénarios a été rendu à la Région en août 2022.

NB : tous ces scénarios comprennent la démolition du volume en avancée situé à l'arrière de la rue Marcel Proust, afin d'optimiser le nombre de postes à quais et de sécuriser les girations et cheminements piétons. Ce volume est constitué de l'ancien accueil et ancienne salle d'attente, aujourd'hui désaffectés depuis plusieurs années, et d'un accès au niveau R+1.

Ce volume appartient au Département du Loiret qui accepte le principe de cette démolition sans nécessité pour la Région de l'acquérir au préalable. Sa démolition impliquera toutefois de recréer une nouvelle entrée et un nouvel escalier intérieur pour l'accès au R+1.



PARTIE 2 - Historique

• **Scénario A : entrée des cars sous le porche existant situé rue Émile Zola (sortie actuelle) et création d'une sortie sur l'emprise du lycée Pothier**

Ce premier scénario, qui prévoit l'entrée des véhicules sous le porche actuel et la sortie sur les emprises de l'atelier et de la cour du lycée Pothier, est composé de deux variantes en fonction de la hauteur du rehaussement du porche situé rue Emile Zola :

- Variante 1 : rehaussement de 15 cm, via la démolition des poutres existantes et reconstruction en poutres-allèges.
- Variante 2 : rehaussement de 30 cm, via, en sus, une reprise complète du plancher surélevé et son adaptation côté hall d'accès.

L'avantage principal de ce scénario est l'absence d'acquisition foncière nécessaire au projet : seul l'atelier du lycée Pothier, appartenant déjà à la Région, est impacté par l'extension de la gare.

Toutefois, ce scénario A fait l'objet d'un certain nombre de réserves de la part de l'Arep.

→ **En termes de sécurité des piétons**

Cette hypothèse d'aménagement présente des inconvénients du point de vue de la sécurité des flux piétons du fait :

- d'une absence complète de visibilité au droit du porche (notamment pour les flux du matin vers le lycée) ;
- de mouvements de bus dangereux au niveau du nouvel accès du lycée ;
- de girations contraintes pour l'accès au premier quai de régulation (risque de marche arrière dangereuse)

→ **En termes d'utilisation des locaux situés au-dessus du porche :**

La variante 2 pose la question de l'utilisation future du local impacté au-dessus du porche (réduction de la hauteur libre sous plafond à 2,29 mètres, nécessite la création de 3 marches sur le palier et la pose de garde-corps au niveau des fenêtres).

→ **En termes de travaux**

La gare routière devrait rester fermée pendant la déconstruction/reconstruction des poutres allèges.

→ **En termes de capacité d'exploitation**

Cette hypothèse conduit à proposer un faible nombre de quais (10 postes à quais et 2 espaces de régulations), ce qui risque notamment de causer des conflits d'usage entre les cars régionaux et les cars SLO (Services Librement Organisés, exemples : Flixbus, Isilines, Ouibus...).



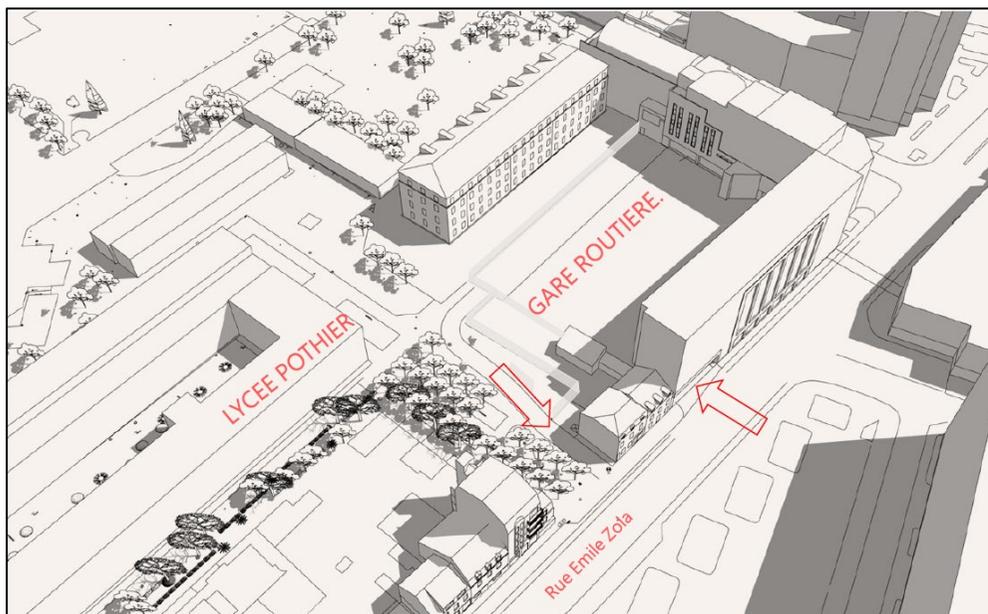
*L'atelier du lycée Pothier
démoli dans le scénario A*

Coûts estimés du scénario A (acquisitions foncières incluses) :

- Variante 1 : 6 092 000 €
- Variante 2 : 6 200 000 €

PARTIE 2 - Historique

- **Scénario A : entrée des cars sous le porche existant situé rue Émile Zola (sortie actuelle) et création d'une sortie sur l'emprise du lycée Pothier**



PARTIE 2 - Historique

- **Scénario B : entrée et sortie au niveau du 14 rue Émile Zola**



Le 14 rue Émile Zola, démoli dans le scénario B



L'atelier du lycée Pothier démoli dans la variante 2 du scénario B

Ce scénario, qui prévoit une entrée et une sortie des cars réunies au niveau du 14 rue Émile Zola, nécessite l'acquisition et la démolition de la copropriété sise à cette adresse.

Ce scénario présente également deux variantes :

- Variante 1 : sans impact sur l'atelier du lycée Pothier ;
- Variante 2 : démolition de l'atelier du lycée Pothier.

Toutefois, ce scénario (quelle que soit la variante), présente les inconvénients suivants (hors nécessité d'acquisition foncière du 14 rue Émile Zola) :

→ En termes de capacité d'exploitation :

Les deux variantes permettraient d'avoir respectivement 11 et 12 postes à quais et 3 espaces de régulation, ce qui resterait insuffisant et causerait une saturation du site et des conflits d'usage entre les cars régionaux et les cars SLO.

Cette saturation conduirait à un risque d'encombrement du site aux heures de pointe et donc à des manœuvres difficiles et dangereuses.

→ En termes de sécurité des circulations

Le croisement des cars sur une unique entrée/sortie peut s'avérer dangereux pour les cars et leurs passagers.

L'absence de visibilité lors de la sortie des cars, du fait d'un accès entouré de deux bâtis relativement hauts, risque de créer des situations de danger entre les cars et les piétons et les véhicules roulant sur la chaussée.

Coûts estimés du scénario B (acquisitions foncières incluses) :

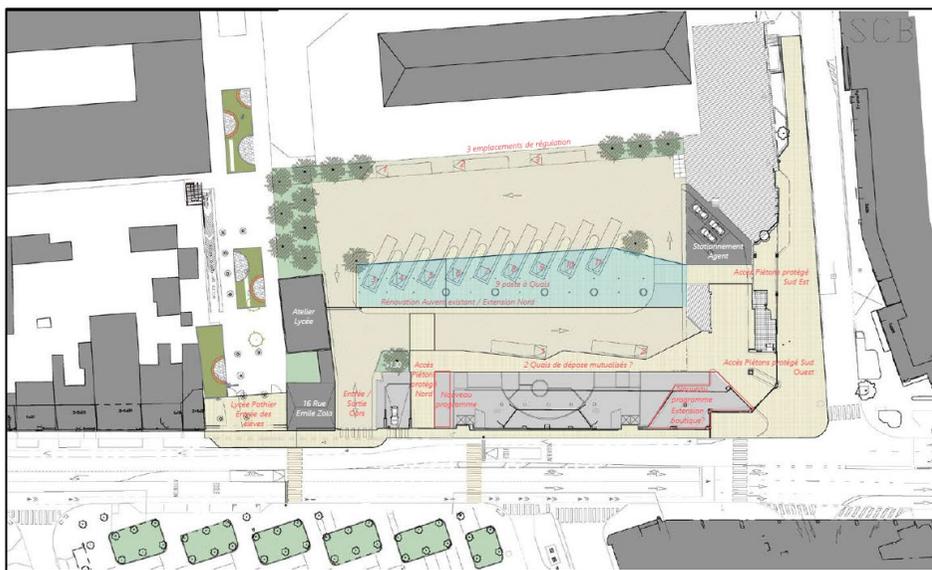
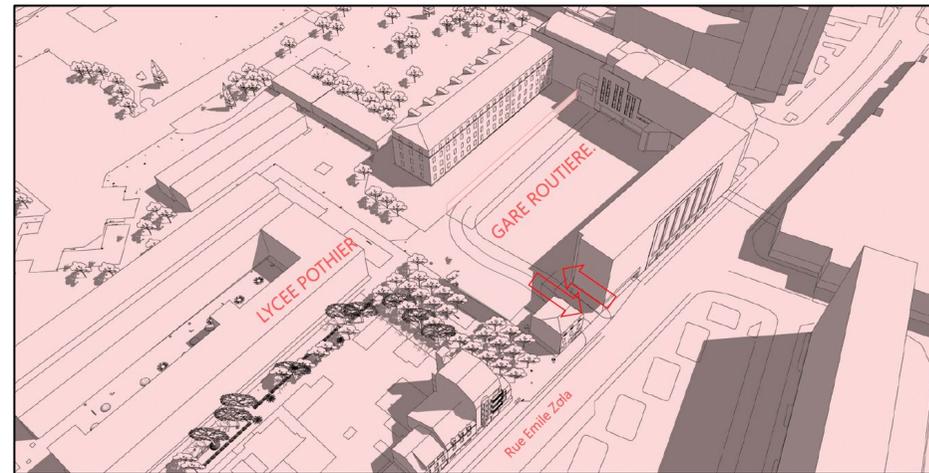
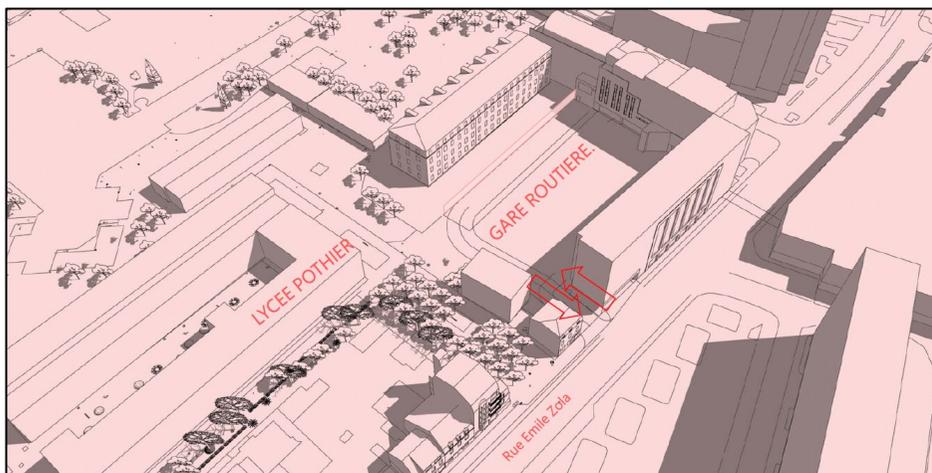
- Variante 1 : 5 120 000 €
- Variante 2 : 6 400 000 €

PARTIE 2 - Historique

- **Scénario B : entrée et sortie au niveau du 14 rue Émile Zola**

Variante 1 (conservation de l'Atelier du lycée Pothier)

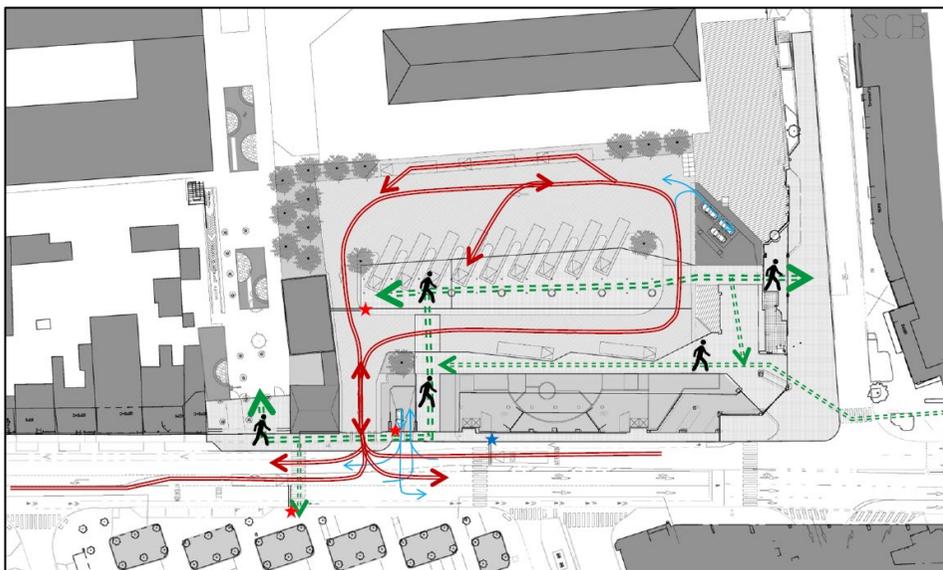
Variante 2 (démolition de l'atelier du lycée Pothier)



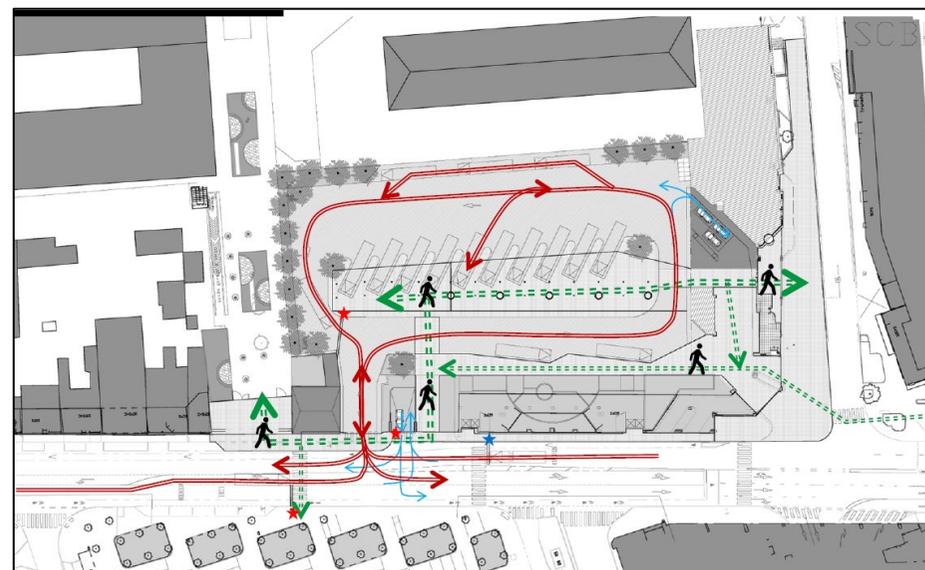
PARTIE 2 - Historique

- **Scénario B : entrée et sortie au niveau du 14 rue Émile Zola**

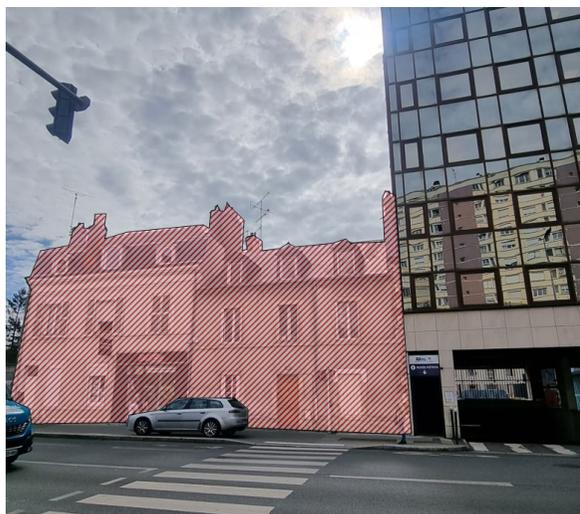
Variante 1 (conservation de l'Atelier du lycée Pothier)



Variante 2 (démolition de l'atelier du lycée Pothier)



- **Scénario C : entrée et sortie au niveau des 14 et 16 rue Émile Zola**



L'atelier du lycée Pothier, le 16 et le 14 rue Émile Zola, démolis dans le scénario C

Ce scénario, qui prévoit une entrée et une sortie des cars au niveau des 14 et 16 rue Émile Zola, nécessite l'acquisition et la démolition des deux copropriétés sises à ces adresses. Ces acquisitions lourdes sont le principal inconvénient de ce scénario. Il nécessite également la démolition de l'atelier du lycée Pothier.

Ce scénario permet d'avoir 13 postes à quais et 3 espaces de régulation. Aussi, en termes d'exploitation du site, ce scénario est le meilleur, voire le seul réellement envisageable, les autres présentant un nombre de postes à quais insuffisant et ne permettant pas de lever les problèmes de sécurité et de manœuvrabilité du site actuel.

Il permet en outre une ouverture du site vers l'extérieur, rendant la gare routière visible et identifiable facilement depuis la rue Émile Zola, et améliorant ainsi l'intermodalité avec les autres modes de transport situés à proximité.

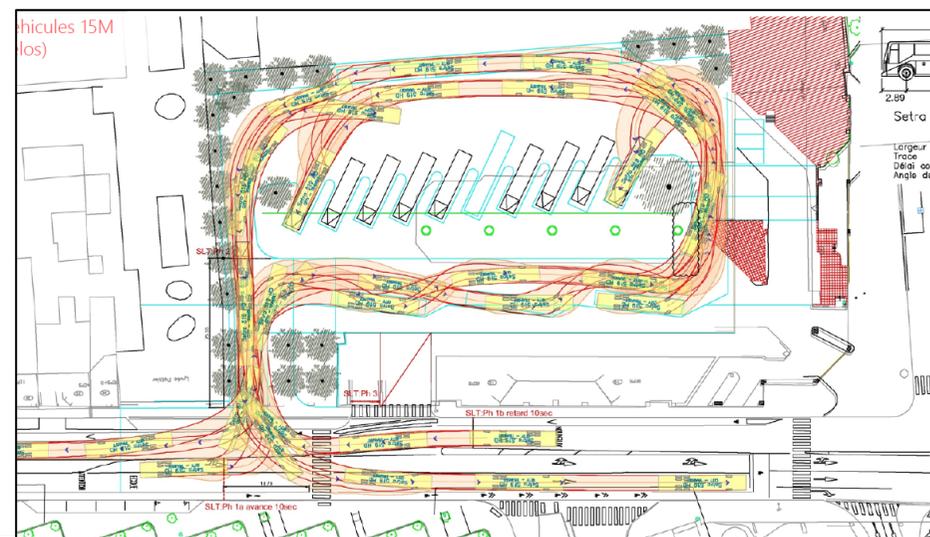
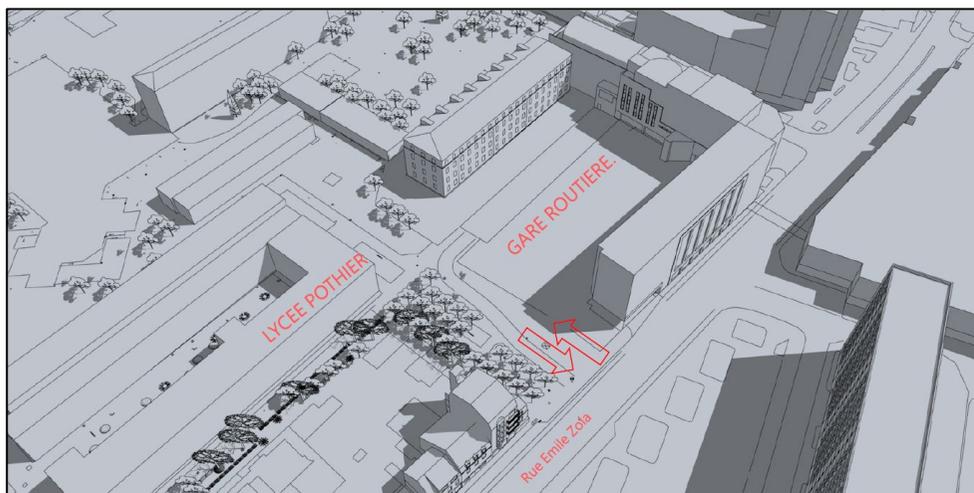
Coûts estimés des aménagements du scénario C :

- Variante 1 : 5 680 000 €
- Variante 2 : 6 960 000 €

Au regard des avantages et inconvénients des différents scénarios identifiés par cette étude de l'Arep, et de l'avis de l'exploitant du réseau REMI, la Région a choisi de s'orienter vers le scénario C : les inconvénients liés aux acquisitions des 14 et 16 rue Émile Zola (atteinte au droit de propriété et coût financier) lui semblant inférieurs aux avantages de ce scénario (en termes d'exploitabilité et de sécurité), par rapport aux deux autres scénarios.

PARTIE 2 - Historique

- Scénario C : entrée et sortie au niveau des 14 et 16 rue Émile Zola



Scénario	Variante	Description	Nombre de postes à quais (paq)	Sécurité des circulations	Ambiance, paysage, environnement	Démolition atelier du lycée Pothier	Protection droit de propriété	Coûts financiers estimés	Risques structurels	Autres
A	1	Abaissement porche actuel rue Émile Zola de 15cm	10 paq + 2 régulations	Faible	Moyen	Oui	Fort	6 092 000 €	Moyens	
	2	Abaissement porche actuel rue Émile Zola de 30cm					Moyen (impact sur l'immeuble de bureaux au-dessus du porche actuel de sortie)	6 200 000 €	Forts	Utilisation future du local au-dessus du porche questionnée
B	1	Entrée et sortie des cars au 14 rue Emile Zola sans impact sur l'atelier du lycée Pothier	11 paq + 3 régulations	Moyen	Bon	Non	Moyen (acquisition 14 rue Émile Zola)	5 120 000 €	Faibles	
	2	Entrée et sortie des cars au 14 rue Emile Zola + démolition atelier du lycée Pothier	12 paq + 3 régulations			Oui		6 400 000 €	Faibles	
C	/	Entrée et sortie des cars aux 14 et 16 rue Emile Zola + démolition de l'atelier du lycée Pothier	13 paq + 3 régulations	Fort	Très bon	Oui	Faible (acquisition 14 et 16 rue Émile Zola)	7 360 000 €	Faibles	

3.

L'opération retenue

L'opération retenue prévoit la réalisation des aménagements suivants :

- Modification des accès à la gare routière, au travers de l'extension de l'emprise foncière de 1150 m² en direction du Nord par des parcelles de propriétaires privés (14 et 16 rue Emile Zola) ainsi que par l'emprise actuelle de l'atelier du lycée Pothier. Cette extension permet :
 - De s'affranchir des contraintes de hauteur liées à l'accès sous les tunnels, et permet d'accueillir des véhicules verts ;
 - De garantir la séparation des flux véhicules et piétons.
- Création d'un carrefour à feux sur la rue Emile Zola afin de réguler l'entrée et la sortie des cars, et sécurisant les flux piétons (nouvelles traversées, cheminements adaptés aux flux d'élèves) ;
- Réfection de l'intégralité des chaussées du site, en adéquation avec les flux futurs des véhicules ;
- Rénovation de l'îlot central et de son auvent. Création de réels postes à quais, ainsi que des quais à redans permettant l'accès sécurisé des passagers aux cars ;
- La création d'un espace entièrement piéton sécurisé extérieur, jouant le rôle d'une véritable place permettant l'interconnexion entre les différents services proposés par la gare routière ;
- La rénovation complète de l'agence commerciale mieux adaptée à l'usage futur et à l'accueil de la clientèle ;
- La remise aux normes de l'ensemble des locaux (sanitaires extérieurs, local conducteurs...);
- Mise en place de stationnement vélo.



PARTIE 3 – L’opération retenue

1) La création d’un nouvel accès pour les cars

Les cars ne passeront plus sous les porches de la gare actuelle : l’accès à la gare routière sera réalisé, pour les deux sens de circulation, directement depuis la rue Émile Zola, en lieu et place des actuels immeubles sis 14 et 16.

La rue Émile Zola est réaménagée au droit de cet accès, afin d’améliorer la fluidité du trafic dans cette zone stratégique.

En parallèle, Orléans Métropole aménagera une piste cyclable bidirectionnelle côté ouest sur la rue Emile Zola (afin de ne ni gêner l’exploitation des cars, ni être en conflit avec le parvis du lycée Pothier).

Un système de gestion du trafic sera mis en place, comprenant notamment l’installation de feux tricolores et de voies dédiées aux cars juste avant l’entrée du site au Nord.

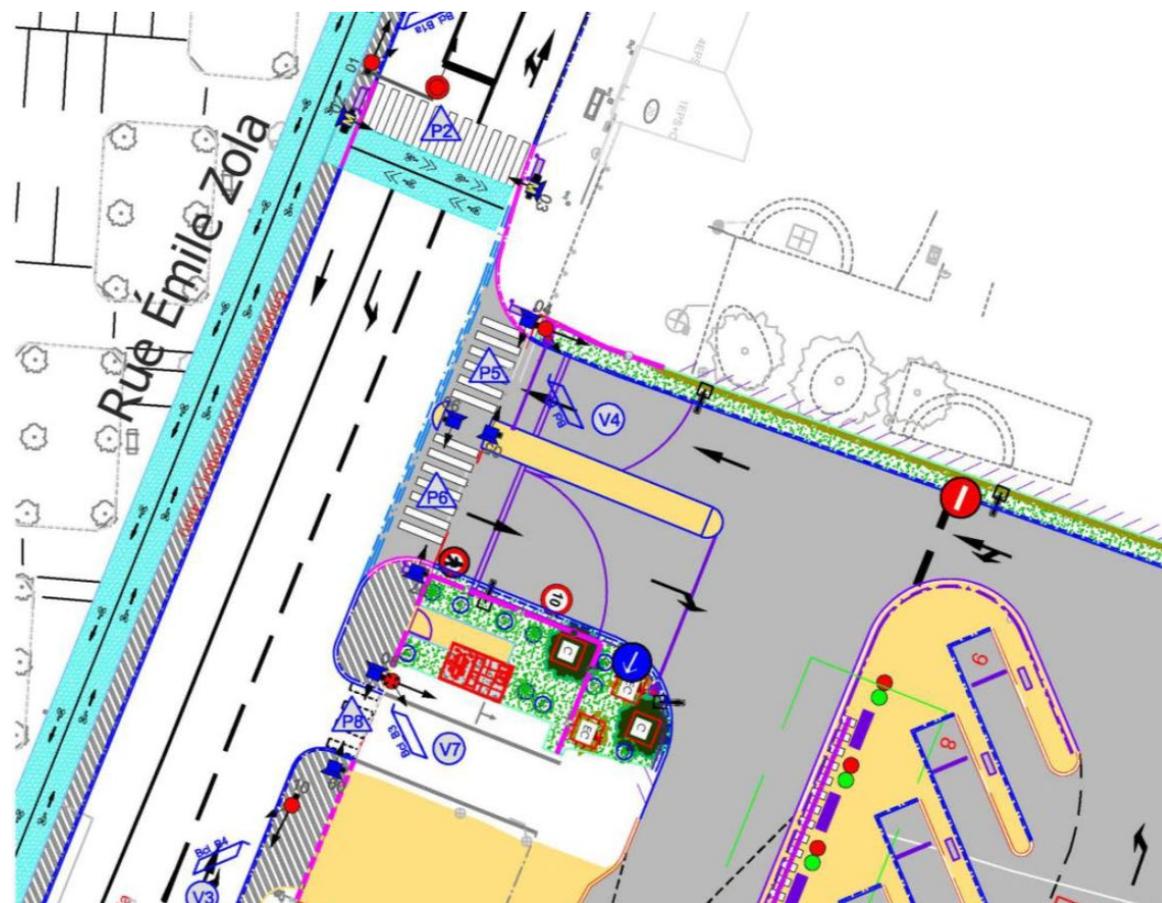
En amont de cette zone, des feux de signalisation ainsi que des détecteurs seront installés pour réguler efficacement la circulation et anticiper les flux de véhicules.

Un passage piéton/cycles sécurisé sera créé avant l’entrée au nord de la rue (profitable aux lycéens).

La traversée piétonne au droit de l’entrée/sortie de la gare routière sera large, gérée par feux, avec un sas pour les piétons sur un îlot central.

La sortie de l’actuel parking souterrain du 10/12 rue Emile Zola sera gérée par bouton d’appel et boucle de détection. Le feu piéton passera au rouge lors de l’appel. Cela va neutraliser le risque de conflit voiture/piéton déjà existant.

Le nouvel accès implique le déplacement d’un poteau incendie.



<p>R11v Signaux tricolores circulaires</p>	<p>R11j Jaune clignotant à la place du vert</p>	<p>R12 Signal piéton avec module sonore</p>	<p>Boucle de détection</p>	<p>Bouton d'appel piétons (BAP)</p>	<p>Numérotation des lignes</p>	<p>Contrôleur de carrefour</p>

2) L’aménagement des voiries et des quais

Les aménagements de la gare routière sont retravaillés pour permettre l’accès à des cars pouvant aller jusqu’à 15 mètres de long. Il s’agit d’une part de sécuriser le parcours usager (cheminements identifiés et naturels, plateau surélevé traversées piétonnes, barrières) et d’autre part d’optimiser le nombre de postes à quai.

Le site se décompose en 3 typologies de places de bus :

- **L’îlot central et les postes à quai :**

Un nouvel îlot central est réalisé, permettant d’accueillir 9 postes à quai* dont les deux premiers seront PMR. Des barrières sur toute la partie Ouest de l’îlot empêcheront les traversées piétonnes sur voirie.

Cet îlot est couvert intégralement par un auvent en charpente bois solarisé par une couverture photovoltaïque.

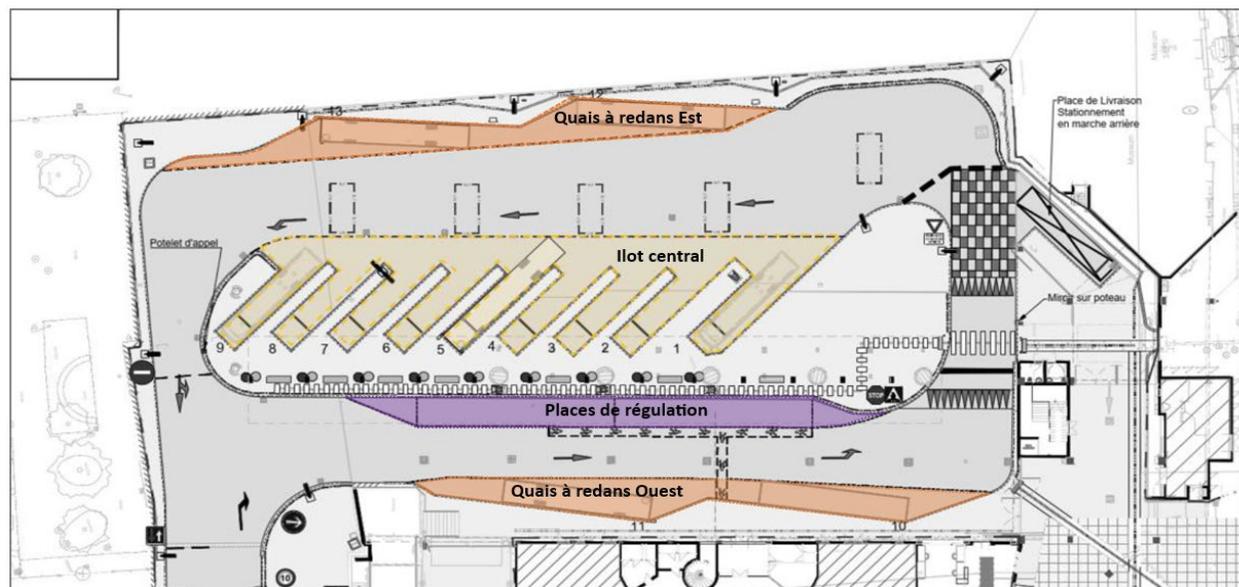
Cet îlot est couvert intégralement par un auvent en charpente bois solarisé par une couverture photovoltaïque.

- **Les quais à redans**

Les accotements Est et Ouest sont aménagés avec des quais à redans, avec accès et sortie du véhicule uniquement en marche avant. Les deux quais à l’Ouest seront accessibles PMR.

Les quais situés à l’Est seront des quais dédiés à la régulation des cars.

Ces quais pourront se transformer en quais fonctionnels en cas de besoin.



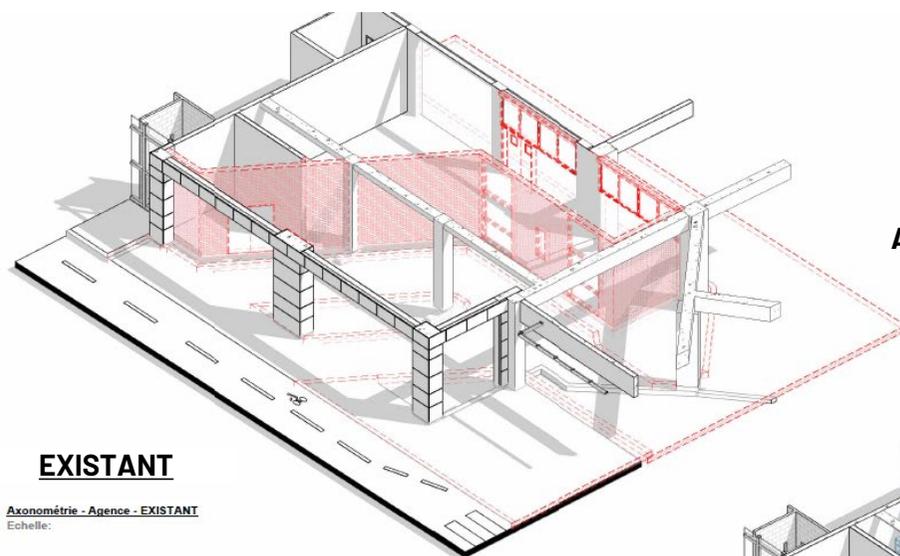
- **Les places de régulation**

Sur le bord Ouest de l’îlot central, deux places de régulation sont réalisées. Elles ne permettront pas la récupération ou la dépose des passagers.

* L’étude de l’AREP de 2022 prévoyait 10 postes à quai sur l’îlot central, ce qui s’avère finalement impossible du fait des contraintes de giration. Un poste à quai est donc supprimé par rapport à l’hypothèse de l’AREP. Une étude d’exploitabilité de la Gare Routière a toutefois été réalisée en avril 2024 par l’entreprise TTK et confirme que ce nombre de postes à quai permettra un bon fonctionnement de la gare routière.

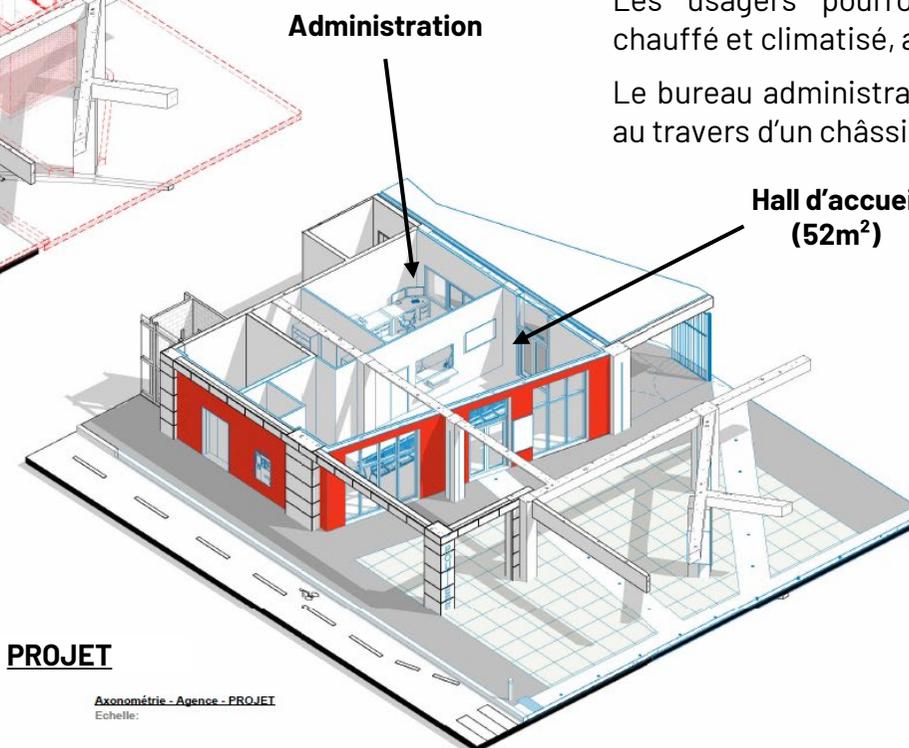
PARTIE 3 – L’opération retenue

3) Le réaménagement de l’agence commerciale



EXISTANT

Axonométrie - Agence - EXISTANT
Echelle:



PROJET

Axonométrie - Agence - PROJET
Echelle:

Les deux places en façade de l’agence existante sont supprimées et l’espace laissé vacant réaffecté à une surface supplémentaire.

Les cloisons de l’agence commerciale seront démolies et un remaniement intérieur est créé afin de réaliser une zone d’attente plus adaptée et des baies vitrées sur l’extérieur.

Les usagers pourront bénéficier d’un espace d’attente chauffé et climatisé, accessible PMR.

Le bureau administratif est agrandi et une vue est redonnée au travers d’un châssis vitré sur le quai central.

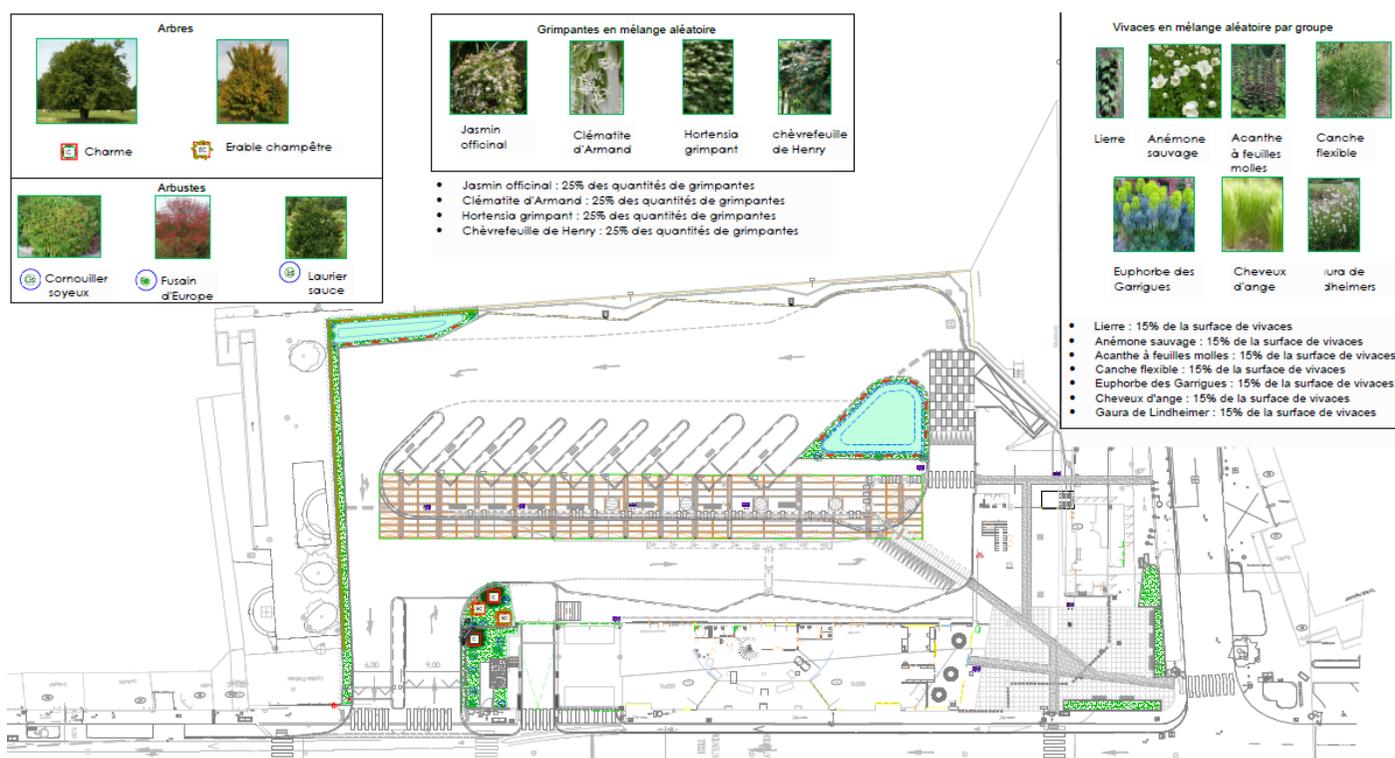
PARTIE 3 – L’opération retenue

5) Les aménagements paysagers

La gare routière est un espace très routier du fait de sa fonction.

Pour autant, il est prévu au projet :

- d’aménager 2 bassins de stockage des eaux pluviales (zones d’espaces verts) ;
- de végétaliser la zone de giration des cars et d’emplacement du transformateur au sud de l’entrée sortie avec l’implantation d’arbres et arbustes au réseau racinaire compatible avec des zones de voirie, nécessitant peu d’eau et peu d’entretien ;
- d’installer des plantes grimpantes sur les nouveaux murs d’enceintes et le transformateur ;
- d’installer des petits espaces verts bas au niveau du nouveau parvis.



4.

Justification de l'utilité publique

I. Un site essentiel aux transports interurbains

La gare routière d'Orléans est un pôle majeur pour les transports interurbains de la Région Centre-Val de Loire.

Elle est notamment située à proximité immédiate de la gare SNCF et proche du centre-ville.

Elle permet de desservir directement 3 lycées.

La fréquentation de la gare est de 630 000 voyageurs par an, auxquels s'ajoutent environ 15 000 voyageurs de la ligne 1bis dont les cars ne peuvent actuellement pas accéder à la gare routière (cars au GNV).

La gare routière desservant directement 3 lycées, les utilisateurs sont principalement des lycéens : en période scolaire ce sont 3 500 voyageurs par jour (hors ligne 1bis).

21 lignes de cars passent par la gare routière, soit 235 cars par jour (+ 34 cars de la ligne 1bis). En heures de pointe, 11 cars peuvent stationner en même temps au sein de la gare routière.

L'accessibilité des SLO à la gare routière pourrait augmenter cette fréquentation de 6 à 10 cars par jour.

Aussi, la gare routière d'Orléans est un équipement central, dont le bon fonctionnement, la sécurisation et le confort pour ses usagers, constituent des objectifs essentiels de la politique de transport de la Région.



Images à vocation de représentation urbaine et paysagère de l'opération, ne représentant pas correctement les cheminements piétons et carrefours au droit de l'opération

II. Un site dangereux

Le site actuel est dangereux pour les piétons, qu'ils soient usagers ou non (notamment pour les élèves du lycée Pothier).

Plusieurs accidents sont à relever, dont un mortel en 2013 : un piéton, ni lycéen ni usager du service de cars, a été renversé par un car qui sortait de la gare routière.

S'il est interdit aux piétons de passer sous les porches destinés aux cars, et si des passages spécifiques et sécurisés existent, cela est mal compris par les usagers qui continuent à utiliser les mêmes porches que les cars.

Malgré la signalétique mise en place, les cheminements piétons restent dangereux, sur les voiries extérieures comme sur la dalle de la gare routière :

- Les conducteurs manquent de visibilité en sortant du porche rue Émile Zola ;
- La traversée piétonne est également dangereuse au niveau du porche d'entrée des cars à l'angle des rues Marcel Proust et Émile Zola ;
- L'accès à l'agence commerciale pour les piétons ne bénéficie pas de trottoirs et entre en conflit avec les voies de circulation des autocars ;
- L'accès aux soutes et aux emports de vélos (à l'arrière des cars) se fait en-dehors des quais, sur les voies de circulation.

La dangerosité de entrées/sorties sous les porches actuels, de même que celle des aménagements des cheminements piétons à l'intérieur de la gare routière, et l'inefficacité de la signalétique mise en place, rendent nécessaire le réaménagement de la gare routière.

Afin de gagner en visibilité aux entrées/sorties des cars, il est préférable que ces derniers ne passent plus sous les porches actuels et de créer un nouvel accès au nord du site, rue Émile Zola.



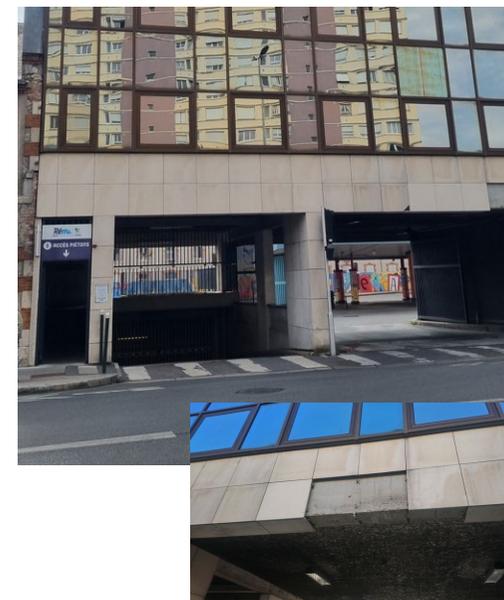
III. Un site contraint limitant l'accès de nombreux cars

Actuellement, les cars n'ont pas de solution autre que de passer sous les deux porches situés sous le MOBE et sous l'immeuble de bureaux sis 12 rue Émile Zola.

Ces porches ont une hauteur de 3,40 mètres. Les cars REMI thermiques actuels (hauteur de 3,35 à 3,36m) peuvent tout juste passer : les équipements antennes et climatisations abiment le flocage.

En revanche, les cars de Services Librement Organisés (SLO), pouvant atteindre 3,90m, ne peuvent pas passer sous ces porches.

Ces problématiques de hauteur conduisent régulièrement à des collisions des cars avec le haut des porches, avec notamment des décollements de parements (voir photos) et des vibrations se faisant ressentir dans tout l'immeuble (sans compter les dégâts sur les cars).



De plus, le passage des cars sous les porches est aussi limité par leur longueur, du fait de girations contraintes.

Les conducteurs doivent être très vigilants sous les tunnels et adapter leur rayon de braquage pour éviter piliers, murs et les piétons. Malgré ces précautions, les murs et piliers sous les tunnels sont régulièrement abimés par les cars.

L'ajout d'emports vélo (obligatoire pour les véhicules neufs depuis le 1^{er} juillet 2021), en ajoutant 2 mètres à l'arrière des cars, rend ces manœuvres encore plus difficiles.

Outre ces difficultés et contraintes actuelles, deux types d'obligations réglementaires rendent indispensable le réaménagement des entrées et sorties des cars.

✓ Le principe de non-discrimination des SLO

La loi n°2015-990 du 6 août 2015, dite « loi Macron », pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, a permis l'essor du transport privé par autocars sur des liaisons interurbaines, historiquement desservies par les services du transport public.

La métropole d'Orléans est aujourd'hui desservie par quatre transporteurs privés qui y assurent une cinquantaine d'arrêts par jour. La gare routière d'Orléans ne peut en revanche pas les accueillir notamment à cause de leur gabarit.

Or, l'accès à la gare routière est un enjeu majeur pour le développement des Services Librement Organisés (SLO) sur le territoire orléanais et l'amélioration du service de transports pour les usagers.

De plus, la loi Macron impose des principes de transparence, non-discrimination et d'objectivité dans l'accès des entreprises de transports public routier (dont SLO) aux gares routières (article L. 3114-6 du Code des transports).

Aussi, les services historiquement proposés à l'opérateur conventionné (REMI) devraient en principe l'être à tous les opérateurs de transport dans les mêmes conditions. L'Autorité de Régulation des Transports (ART) veille au respect de ces principes (article L. 3114-8 et s. du Code des transports).



✓ L'obligation de verdissement de la flotte d'autocars

A compter du 1^{er} janvier 2025, les marchés publics et concessions ayant pour objet l'acquisition ou l'utilisation d'autobus ou d'autocars passés par les autorités publiques compétentes doivent prévoir que 100% des véhicules seront à faibles émissions (loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015).

Les autocars répondant à cette obligation de « faibles émissions » pour les services interurbains sont de plusieurs types :

- Les véhicules diesel répondant à la norme Euro VI. Le renouvellement du parc par des véhicules neufs diesel de ce type permettait donc de respecter l'obligation réglementaire. La Région a cependant souhaité s'inscrire dans une politique plus ambitieuse en matière de mobilité durable et de s'orienter vers des filières énergétiques alternatives au diesel ;
- Ces mêmes véhicules alimentés de carburant paraffinique GTL (gas to liquid) ou de biocarburant HVO (huiles végétales hydrotraitées). Ces carburants ne sont toutefois pas disponibles en station publique ;
- Des véhicules spécifiques alimentés au GNV (Gaz Naturel pour Véhicule) ;
- Des véhicules spécifiques alimentés au bioéthanol ED95. Leur faible autonomie et leurs coûts induits ont cependant conduit à écarter cette possibilité ;
- Des véhicules électriques : ces véhicules sont adaptés aux courtes distances. Ils ne permettent pas d'effectuer certaines longues distances sur des lignes interurbaines conséquentes telles qu'Orléans-Chartres par exemple.
- Des véhicules hybrides (diesel/électrique ou biocarburant/électrique) : les difficultés et coûts d'entretien de ces véhicules ont conduit à les exclure.
- Des véhicules à hydrogène et à pile combustible. Toutefois, le coût élevé du matériel, le stockage difficile et le réseau de distribution insuffisant ont conduit à exclure cette solution.

Il convient de noter qu'actuellement des discussions au sein des instances européennes prévoient de durcir cette réglementation, notamment en passant à des véhicules « zéro émission ».

La Région Centre-Val de Loire a fait le choix de renouveler sa flotte par des véhicules au GNV, dont la hauteur est minimum de 3,455 mètres.

L'acquisition de cars électriques n'est toutefois pas exclue afin de répondre à la réglementation zéro émission : les modèles proposés et appropriés rencontrent des contraintes de gabarits similaires au GNV, avec des équipements (clim, batteries) en toiture. Ces équipements pourraient être mis en soutes mais ces dernières sont déjà pleines et insuffisantes pour les usagers. De plus, si un incendie se déclare au niveau des batteries, les interventions sont plus risquées si elles sont situées en soutes et la propagation du feu plus dangereuse.

IV. Un sentiment d'insécurité et d'inconfort

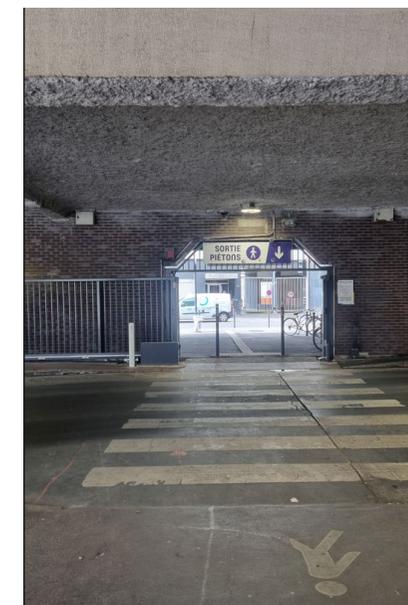
Au-delà des problèmes de sécurité des cheminements piétons, la gare routière laisse un sentiment d'insécurité et d'inconfort auprès des usagers et des conducteurs.

Les voies d'accès sont sombres et peu chaleureuses.

Les toilettes, situées sous le MOBE, sont souvent squattées et dégradées, obligeant à leur fermeture.

L'absence de visibilité de l'agence commerciale côté rue, et, de manière générale, l'absence d'ouverture de la gare routière sur l'extérieur, contribuent à son isolement : les usagers la trouvent difficilement, et les incivilités s'y multiplient.

L'agence commerciale (également salle d'attente) est sous-dimensionnée et vétuste, de même que le local pour les conducteurs. Pour le confort des usagers et des employés, il semble également indispensable d'y installer la climatisation.



Beaucoup d'usagers et d'agents du service se plaignent de ces problématiques.

Des travaux de réaménagement sont indispensables pour l'amélioration de la qualité du service. Le projet contribuera ainsi à : ouvrir la gare vers l'extérieur et à la désenclaver, donner de la visibilité à l'agence commerciale qui sera ouverte sur la rue, étendue et rénovée, installer la climatisation dans cette dernière ainsi que dans le local conducteurs.

Sous le MOBE, la création de la place piétonne destinée à l'accueil et à l'attente des usagers permettra d'éloigner les usagers du flux de véhicules. De nouveaux revêtements clairs permettront d'apporter de la luminosité dans cet espace aujourd'hui très sombre et froid.

Les circulations piétonnes seront apaisées et sécurisées, notamment par des trottoirs larges et des garde-corps.

Le réaménagement de la gare routière sera également l'occasion d'installer une information voyageurs dynamique et des distributeurs automatiques de titres.

5.

Contexte réglementaire

I. Le plan local d'urbanisme métropolitain (PLUM)

Le plan local d'urbanisme métropolitain a été approuvé par le Conseil métropolitain d'Orléans Métropole le 7 avril 2022.

Le secteur de projet est partagé entre deux zonages :

- L'emprise actuelle de la gare routière se situe en zone UE, c'est-à-dire en secteur d'équipements à vocation collective ;
- Les copropriétés des 14 et 16 rue Émile Zola et l'atelier du lycée Pothier sont situés en zone UF2, c'est-à-dire en zone urbaine de faubourgs résidentiels.

Les travaux de réhabilitation et réaménagement de la gare routière (destruction partielle de l'auvent des bus, démolition de l'excroissance du MOBE, des 14 et 16 rue Émile Zola et de l'atelier du lycée, réaménagement et clôture du parvis, réaménagement de l'agence commerciale, carrefour rue Emile Zola...), peuvent être autorisés au regard des réglementations applicables à ces deux zones.

Il convient de noter que les emprises des 14 et 16 rue Émile Zola font l'objet d'un emplacement réservé créé par délibération du conseil métropolitain du 22 juin 2023.

Cet emplacement réservé est destiné à la réalisation de la gare routière par la Région Centre-Val de Loire.

Conformément à l'article L. 151-41 du code de l'urbanisme, cela signifie qu'aucun aménagements, installations ou constructions ne peuvent être autorisés s'ils ne sont pas conformes à la destination prévue. Aussi, aujourd'hui, les copropriétaires des 14 et 16 rue Émile Zola ont des possibilités très limitées de faire des travaux sur leurs immeubles.

Cela permet de geler les possibilités d'évolution des constructions dans l'attente de leur acquisition par la Région.



II. Le recours à la procédure d'expropriation

L'opération de réaménagement et réhabilitation de la gare routière d'Orléans réalisée par la Région Centre-Val de Loire nécessite la démolition de 4 immeubles ou parties d'immeubles :

- **L'excroissance de l'immeuble du MOBE appartenant au département**

Ce volume, auparavant affecté à l'accueil et la salle d'attente de la gare, et aujourd'hui désaffecté, sera démoli pour permettre d'optimiser le nombre de postes à quais et sécuriser les girations et cheminements piétons.

Ce volume appartient au Département du Loiret qui accepte le principe de cette démolition sans nécessité pour la Région de l'acquérir au préalable. Sa démolition impliquera toutefois de recréer une nouvelle entrée pour l'accès au R+1.

- **L'atelier du lycée Pothier**

Cet atelier sert aux services techniques du lycée (espaces verts, électricité, maçonnerie...).

Il sera démoli et relocalisé au sein du lycée : le bâtiment H du lycée sera réhabilité pour intégrer les services techniques impactés, en plus de la nouvelle lingerie et infirmerie. Ces travaux de réhabilitation et relocalisation seront réalisés en 2025.

Cet atelier appartient à la Région Centre-Val de Loire : aucune acquisition n'est donc nécessaire. S'agissant d'un immeuble affecté aujourd'hui au service public de l'enseignement et demain au service public du transport, une procédure de désaffectation, sans déclassement du domaine public, sera en revanche réalisée.

- **Les 14 et 16 rue Émile Zola :**

Ces immeubles sont tous les deux constitués en copropriété, et comprennent en tout 9 appartements, un local commercial (auto-école) et des pièces annexes (caves, greniers, débarras...). Les copropriétaires sont des personnes (physiques ou morales) privées. Des négociations sont en cours avec elles afin d'acheter l'ensemble des lots de copropriété à l'amiable.

Toutefois, ces négociations pourraient ne pas aboutir avec certains copropriétaires, rendant ainsi nécessaire le recours à la procédure d'expropriation.

C'est dans ce cadre qu'intervient la présente enquête publique.



PARTIE 5 – Contexte réglementaire

En effet, en vertu de l'article L. 1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'expropriation d'immeubles ne peut être prononcée qu'à deux conditions cumulatives :

- Elle doit répondre à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête ;
- Qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées.

La Région Centre-Val de Loire a fait le choix de mener une enquête publique conjointe ayant d'une part pour objet de constater l'utilité publique de l'opération et d'autre part d'identifier les immeubles et propriétaires concernés (article R. 131-14 C. Expro.).

Cette enquête est réalisée conformément aux articles L. 110-1 à L. 112-1, L. 131-1 et R. 111-1 à R. 112-24 et R. 131-1 à R. 132-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

A la suite de l'enquête publique, l'opération pourra être déclarée d'utilité publique par le Préfet du Loiret, si le coût financier, les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt général qu'elle présente.

Le Préfet déclarera également cessibles l'ensemble des biens nécessaires à la réalisation de l'opération.

Enfin, le juge de l'expropriation procédera au transfert de propriété des biens au profit de la Région Centre-Val de Loire et, à défaut d'accord amiable entre cette dernière et les expropriés, fixera le montant des indemnités d'expropriation et d'éviction commerciale.

Aussi, la Région Centre-Val de Loire, en tant qu'autorité organisatrice des transports interurbains sur son territoire, et maître d'ouvrage du projet de réhabilitation et réaménagement de la gare routière d'Orléans, demande au Préfet du Loiret de déclarer d'utilité publique l'opération décrite au présent dossier, et de déclarer cessibles, à son profit, l'ensemble des biens sis aux 14 et 16 rue Émile Zola.



Réhabilitation de la gare routière d'Orléans

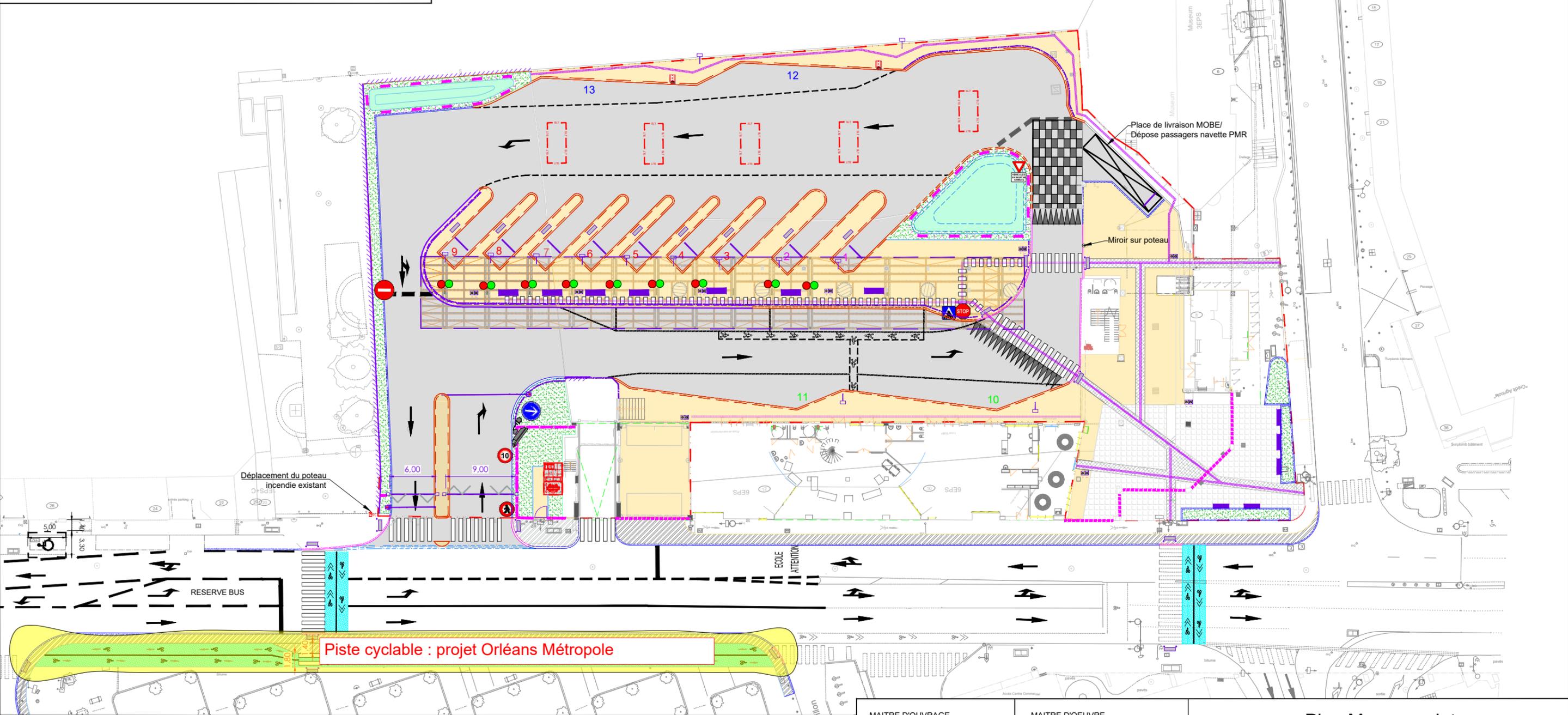
ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

segat 
Opérer la mutation
des territoires

**RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE** 

Plan général des travaux

- Barrière bois
- Garde corps
- Barrière levante automatique -Bute roue
- Portail et portillon
- Banc
- Musoir béton
- Passage piétons -Dalle podotactile-Potelets PMR
- Dalle guide canne
- Signalisation horizontale
- SLT
- Boucle de Détection
- Borne d'information de voyageur
- Caméra_Lecture de plaque automatique d'immatriculation
- Poubelles de triés transparentes avec écrase poubelle
- Bordure T2
- Bordure quai BUS
- Caniveau CC1
- Caniveau CS1
- Bordure P1
- Bordure GSS2
- 1 et 2 Postes à Quais PMR
- 3 à 9 Postes à Quais
- 10 et 11 Quai à redans PMR
- 12 et 13 Quai à redans IRVE
- Emprise Auvent
- Rideau déroulant
- Signalisation de police
- Feux bicolores pour indication recul des bus
- Bordures quai BUS ajouré



- Chaussée en enrobé PL
- Trottoir béton désactivé
- Trottoir en Asphalte
- Espace vert
- Zone transformateur
- Béton poli ton pierre 100*100cm
- Béton type sirocco terrazzo
- Piste cyclable hors lot

MAITRE D'OUVRAGE

MAITRE D'OEUVRE

Plan Masse projet

PRO	Date: 02.09.2024	PHASE : PRO	Ech: 1/500
	Aménagement Gare routière		
Indice : A			
Dessin : ODJ			

Réhabilitation de la gare routière d'Orléans

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

segat 
Opérer la mutation
des territoires

**RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE** 

Appréciation sommaire des dépenses

Dépenses	Montants prévisionnels (TTC)
Acquisitions et évictions	1 400 000 €
Frais d'études	1 100 000 €
- Assistance juridique et foncière	275 000 €
- Maîtrise d'œuvre	500 000 €
- Etudes d'exploitabilité	60 000 €
- Autres études (techniques, sécurité, etc.)	265 000 €
Travaux	5 600 000 €
- Déconstruction	426 000 €
- Aménagements extérieurs	2 190 000 €
- Structure charpente	480 000 €
- Travaux bâtiments et auvent	888 000 €
- Autres travaux et aléas	1 616 000,00 €
TOTAL	8 100 000 €

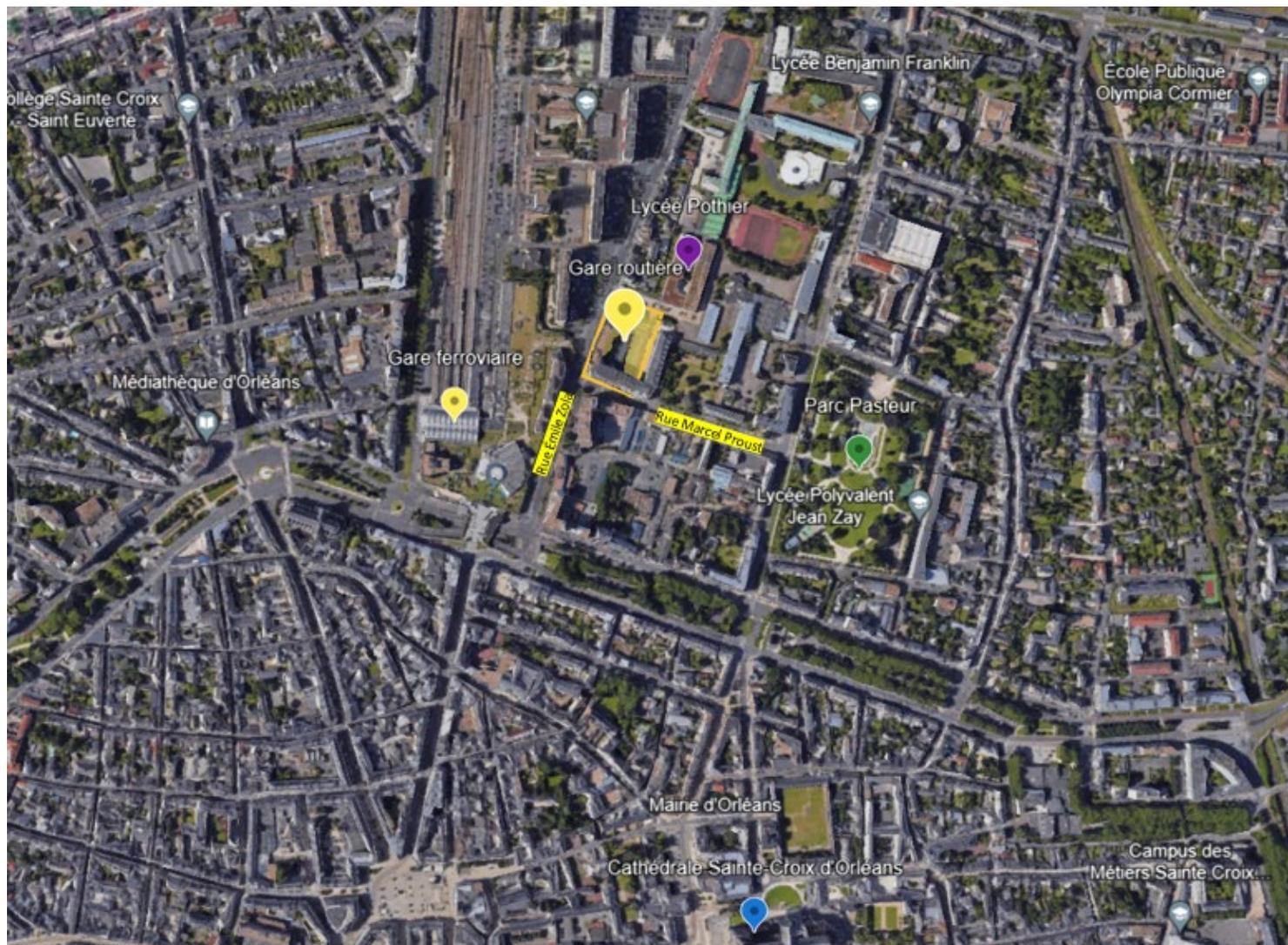
Réhabilitation de la gare routière d'Orléans

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

segat 
Opérer la mutation
des territoires

**RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE** 

Plan de situation



cadastre.gouv.fr



 Site de projet

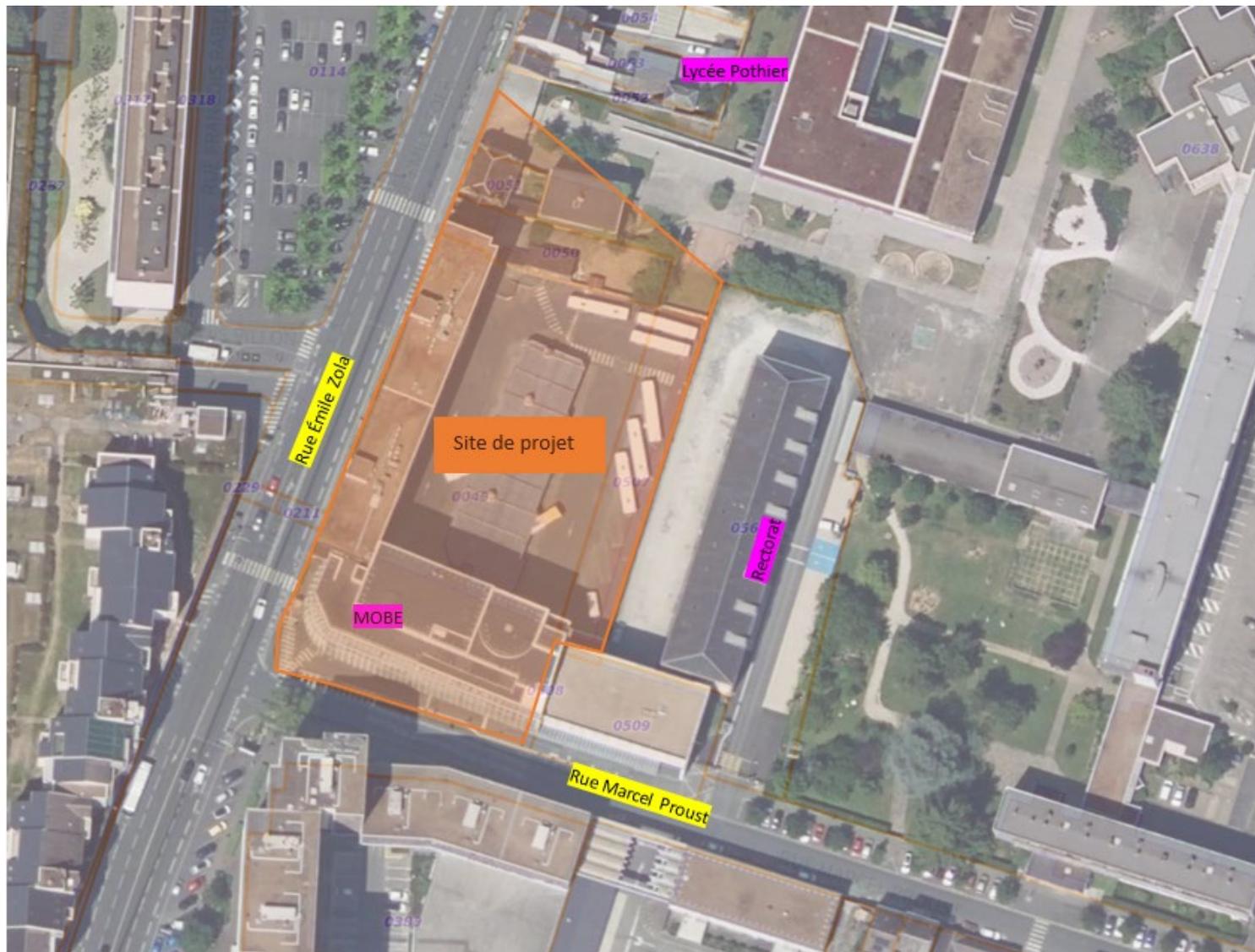
Échelle : 1/10000



Service de l'Information Foncière du Cadastre
82, rue du Maréchal Lyautey - 78103 Saint-Germain-en-Laye Cedex
SIRET 16000001400011

©2022 Direction Générale des Finances Publiques

Impression non normalisée du plan cadastral



Réhabilitation de la gare routière d'Orléans

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

segat 
Opérer la mutation
des territoires

**RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE** 

Périmètre de DUP



Réhabilitation de la gare routière d'Orléans

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

segat 
Opérer la mutation
des territoires

**RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE** 

Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

1 | Présentation Générale



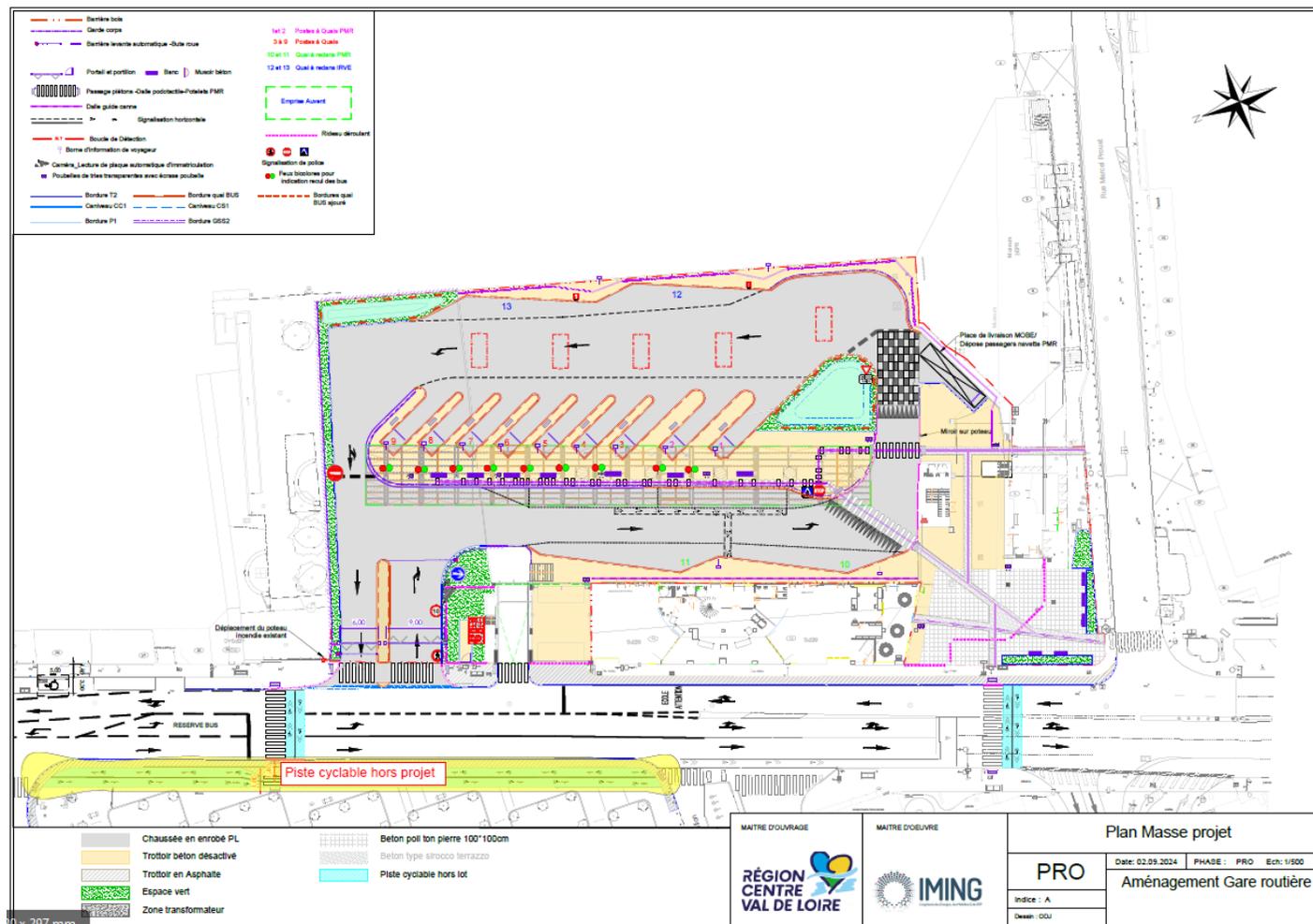
IMING
L'ingénierie des Énergies, des Mobilités & du BTP

L'HEUDE
ARCHITECTES & URBANISTES
ASSOCIÉS

I Projet – Présentation Générale

Le Projet de réhabilitation de la gare routière prévoit :

- Modification des accès à la gare routière,
- Extension de l'emprise foncière de 1350 m² en direction du Nord,
- Réfection de l'intégralité des chaussées du site,
- Rénovation de l'îlot central et de son auvent.
- Création de postes à quais et quais à redans,
- Création d'un espace entièrement piétonnisé sécurisé extérieur,
- La rénovation complète de l'agence commerciale,
- La remise en conformité de l'ensemble des locaux (Sanitaires extérieurs, zone conducteur, agence commerciale etc...);
- La mise en place de stationnements vélos.



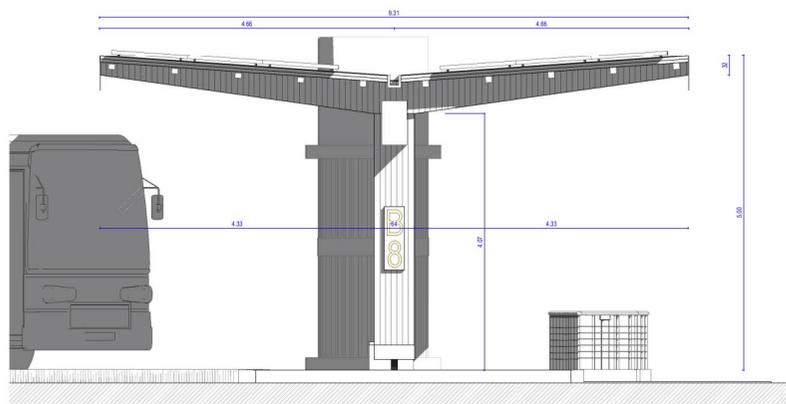
2 | Présentation architecturale et paysagère



IMING
L'ingénierie des Énergies, des Mobilités & du BTP

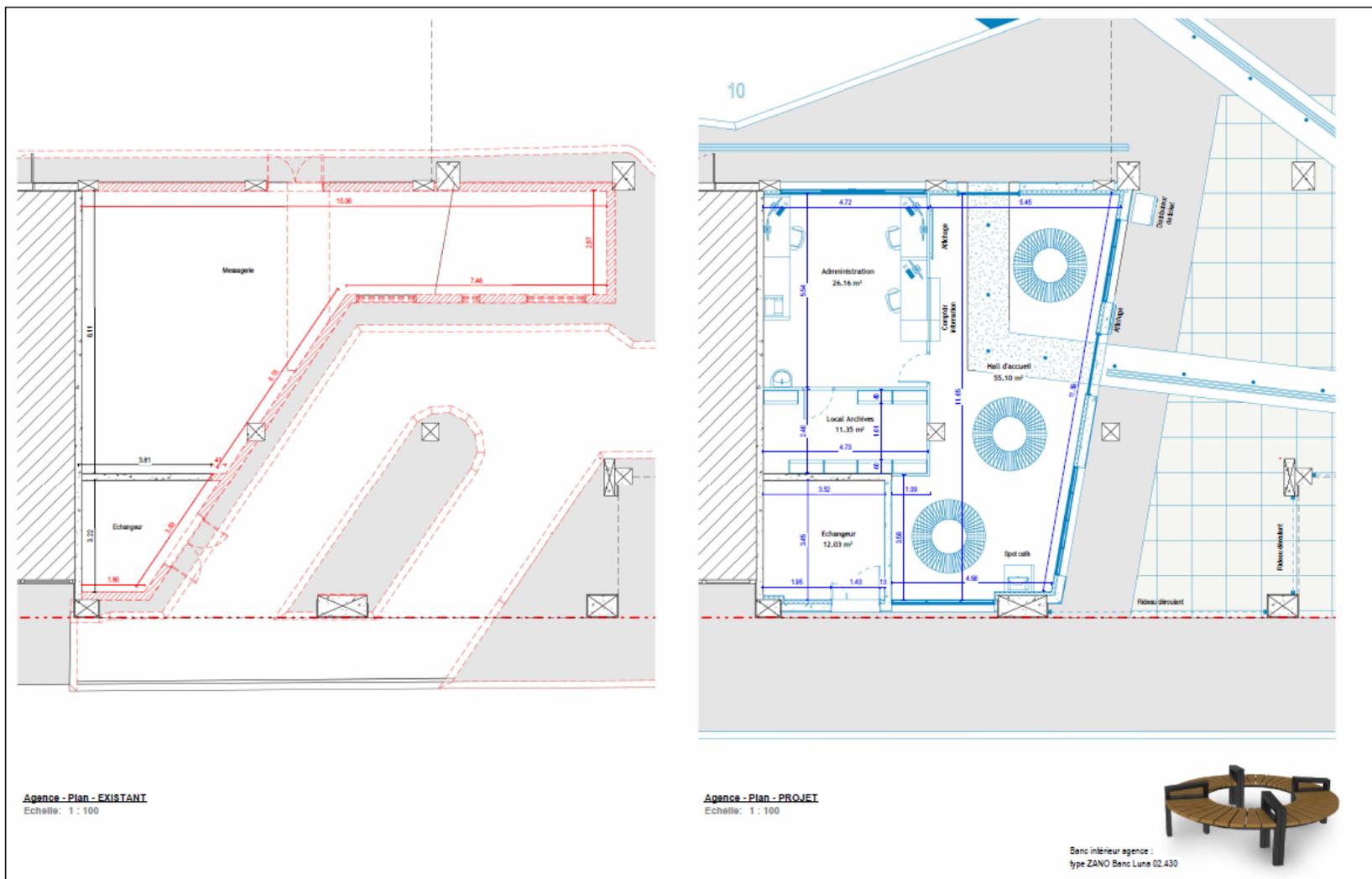
L'HEUDE
ARCHITECTES & URBANISTES
ASSOCIÉS

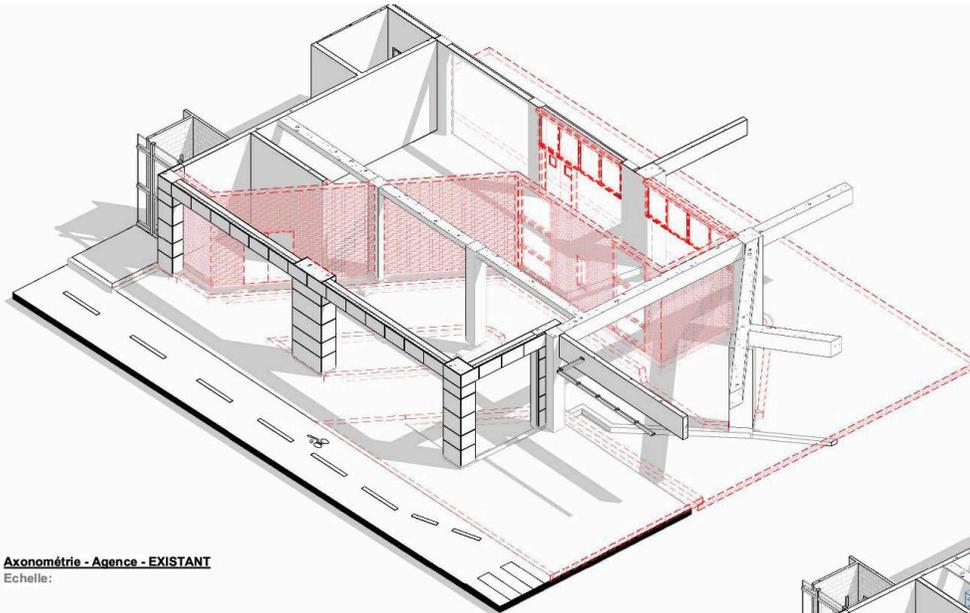
L'auvent / Orientation du flux piéton



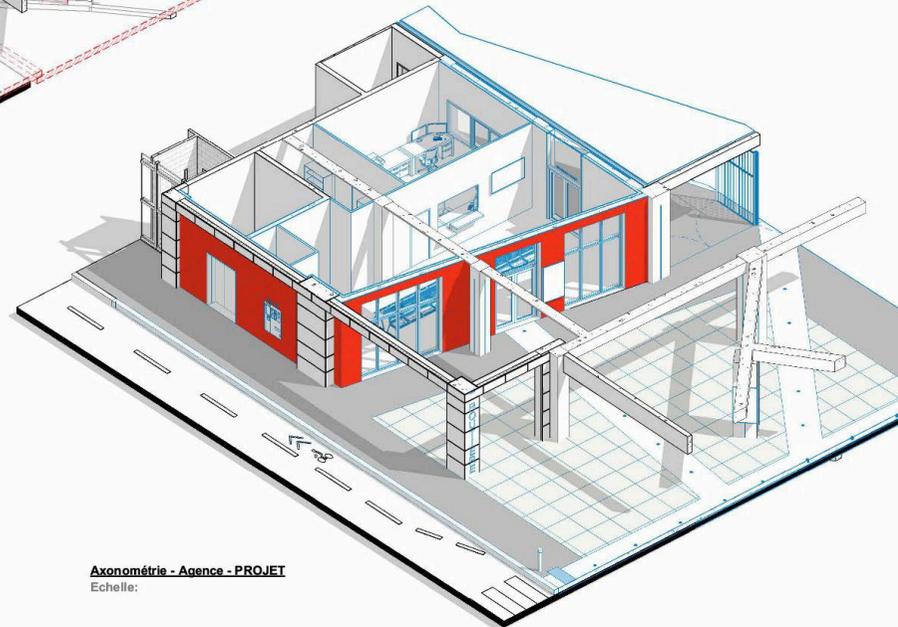


La nouvelle agence commerciale



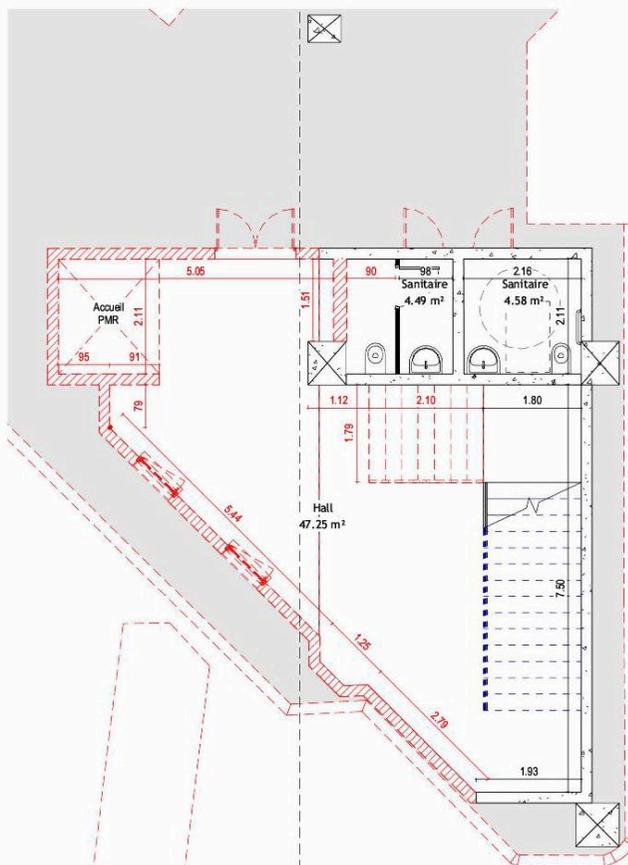


Axonométrie - Agence - EXISTANT
Echelle:

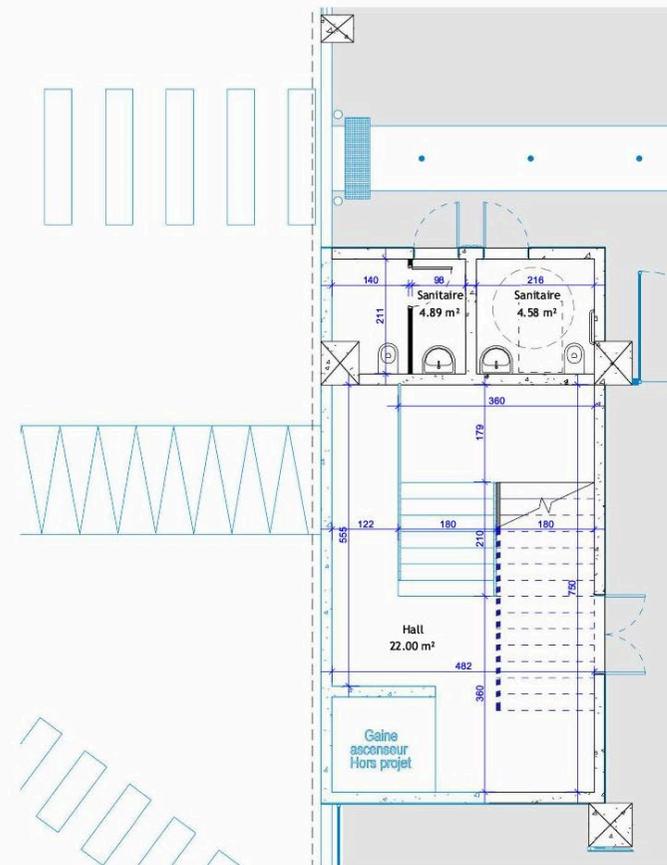


Axonométrie - Agence - PROJET
Echelle:

Rénovation sanitaires extérieurs / Accès au R+1

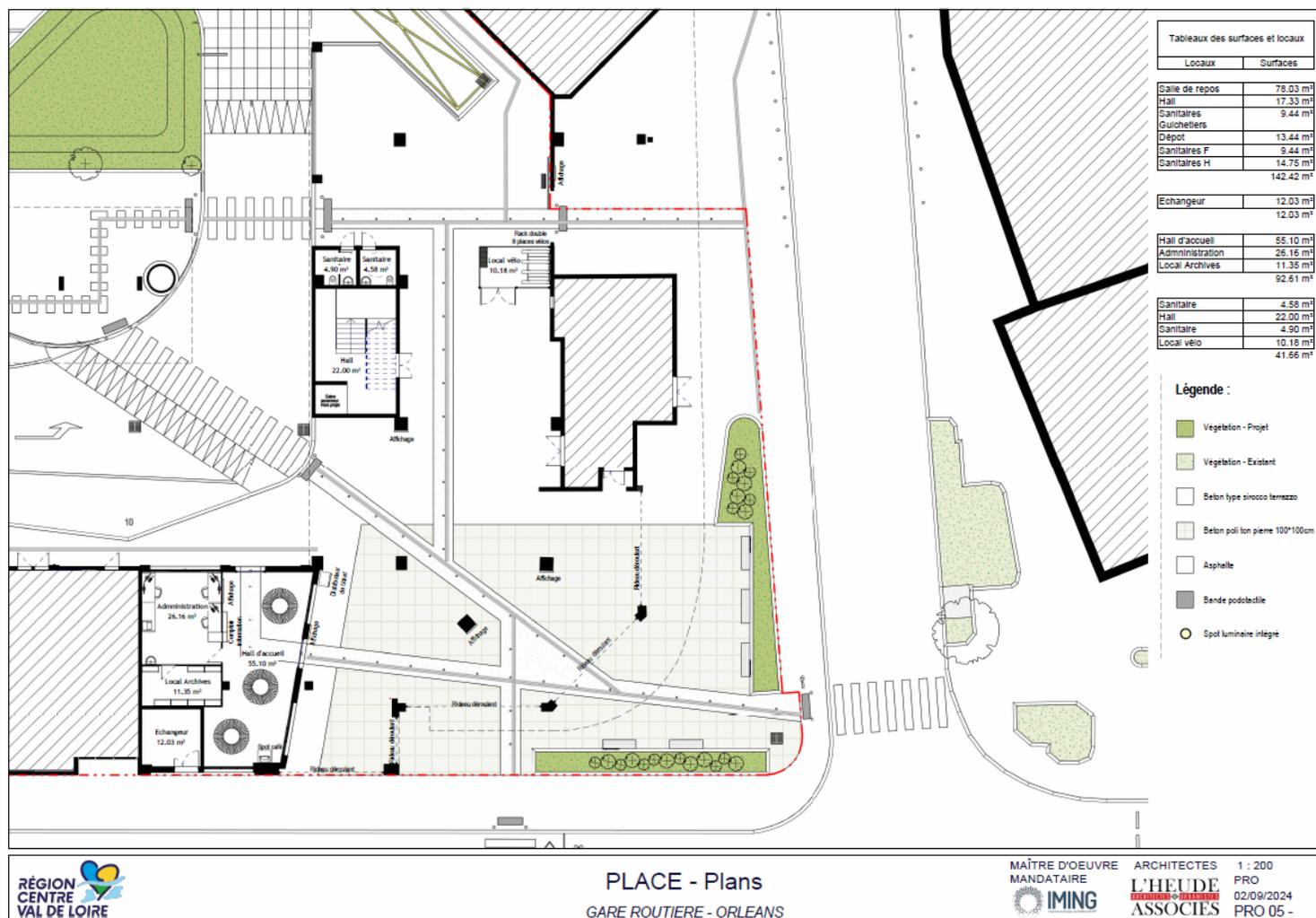


Toilettes - Plan de RDC - EXISTANT
Echelle: 1 : 100

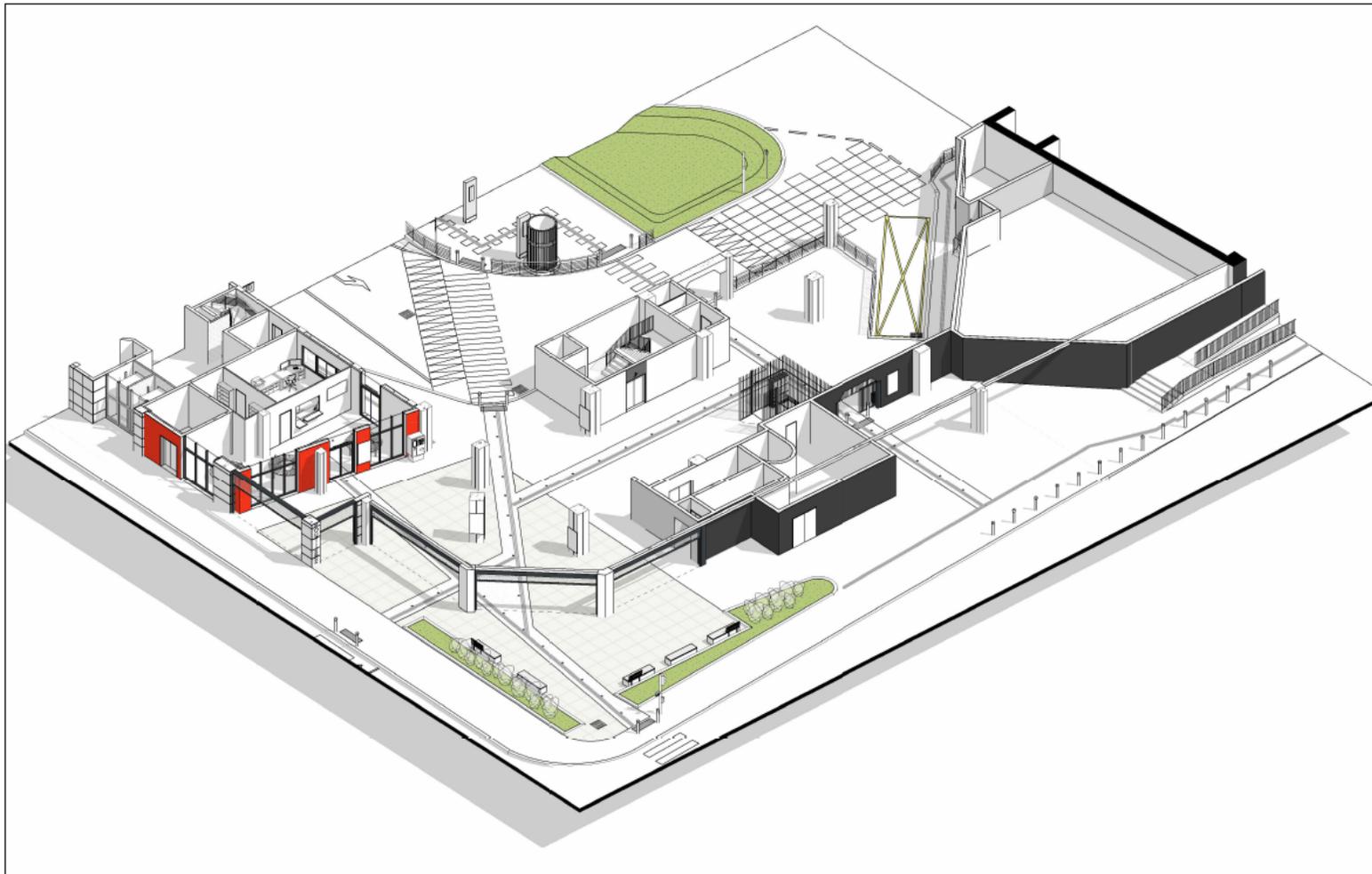


Toilettes - Plan de RDC - PROJET
Echelle: 1 : 100

Espace extérieur/ interface gare routière -voie publique



Axonométrie écorchée



3 | Présentation Fonctionnelle



IMING
L'ingénierie des Énergies, des Mobilités & du BTP

L'HEUDE
ARCHITECTES & URBANISTES
ASSOCIÉS

I Projet – Principes de fonctionnement – L'accès

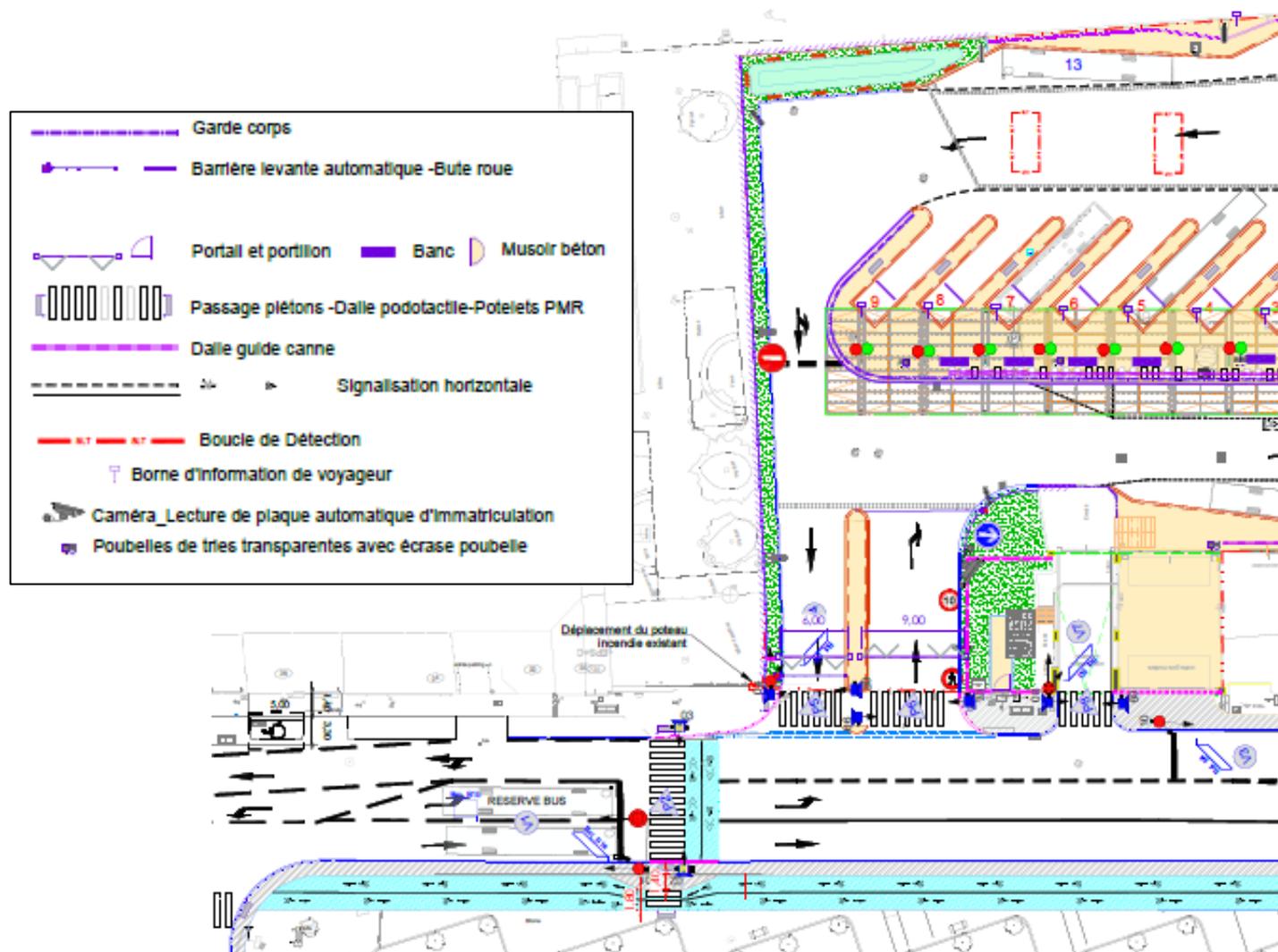
Accès sécurisés :

- Horaires d'ouverture : barrières levantes et un système de lecture automatique de plaques d'immatriculation (LAPI).
- Horaires de fermetures : rideaux roulants et portail motorisé

Réaménagement de la rue Émile Zola et du carrefour à feu :

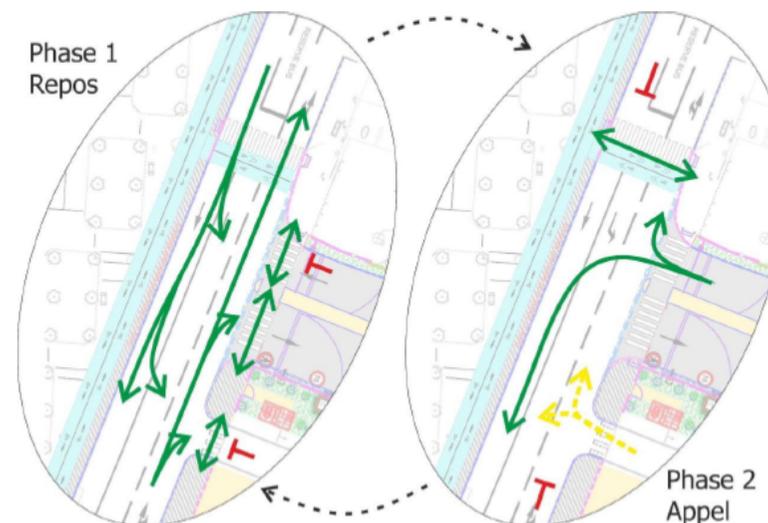
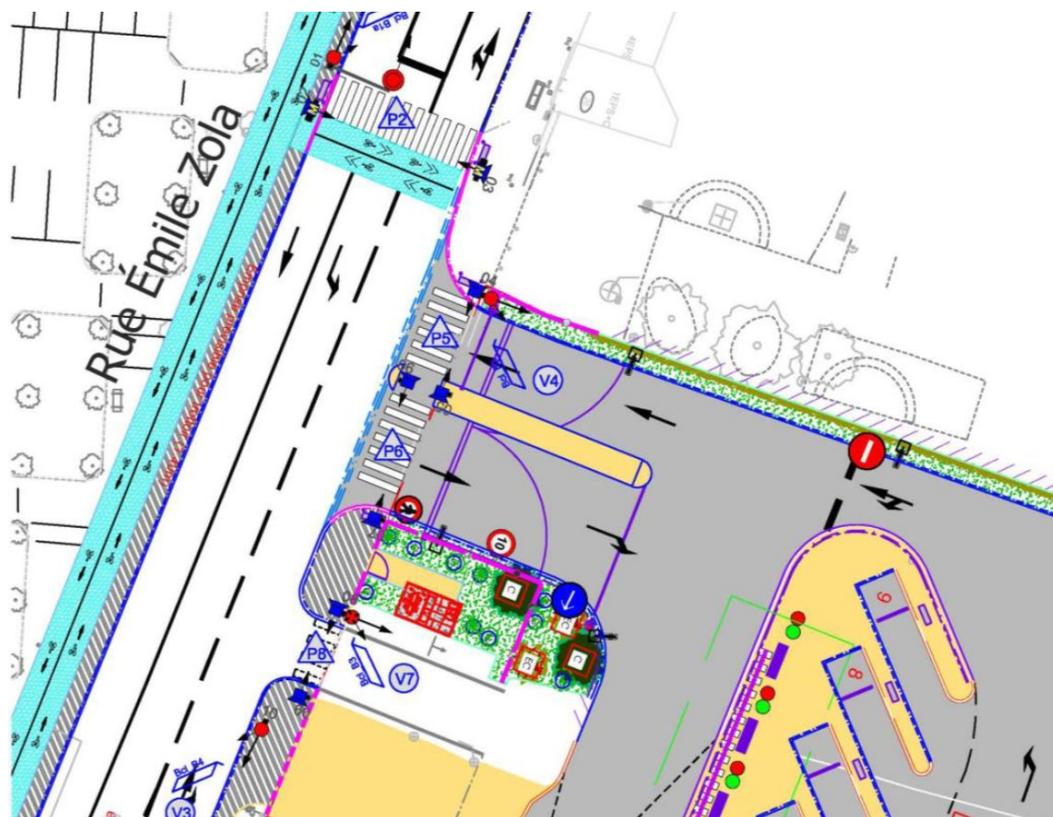
- Accès dans les deux sens de circulation
- Nouvelle piste cyclable (en coordination avec Orléans Métropole)
- Ajout de passages piétons

➔ La sortie actuelle des cars est transformée en entrée/sortie de la gare routière exclusivement piétonne et accessible PMR. Les trottoirs entre cet accès et le parvis du lycée sont larges, sécurisés et fonctionnels y compris pour les PMR



Projet – Principes de fonctionnement – L'accès car

Fonctionnement du carrefour à feux :

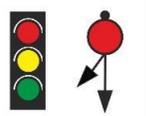
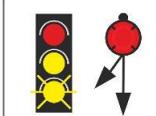
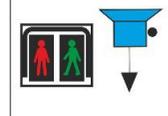
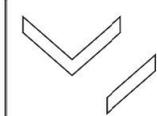
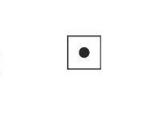
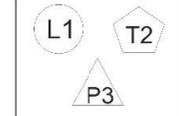


La rue Émile Zola est servie continuellement tant qu'aucun appel de la phase 2 n'est réalisé. L'insertion des bus dans la gare routière se fait sans impact sur la circulation de la rue Zola. La lecture de plaque des bus est réalisée à l'entrée de la gare routière, une fois le carrefour à feux franchi.

Le carrefour quitte le point de repos pour servir la phase 2 lorsqu'un appel est effectué. Durant cette phase, la sortie des bus et la sortie du parking souterrain sont servies. Ce dernier est doté d'un signal R11j. Ce signal autorise le franchissement du carrefour avec une prudence renforcée. Il est complété par un panneau Cédez-le-passage AB3a.

Les détections de véhicules en sortie de gare routière et du parking souterrain sont réalisées à l'aide de boucles implantées dans le sol. Des boutons d'appel piétons sont présents sur la traversée piétonne rue Zola face au lycée.

Une boucle de saturation est implantée sur la voie réservée bus. Si une saturation est détectée sur cette voie, alors la voie depuis Zola Sud sera fermée faciliter l'accès de la gare routière aux bus.

						
R11v Signaux tricolores circulaires	R11j Jaune clignotant à la place du vert	R12 Signal piéton avec module sonore	Boucle de détection	Bouton d'appel piétons (BAP)	Numérotation des lignes	Contrôleur de carrefour

I Projet – Principes de fonctionnement – Les quais

L'îlot central et les postes à quai :

9 postes à quai dont les deux premiers PMR.

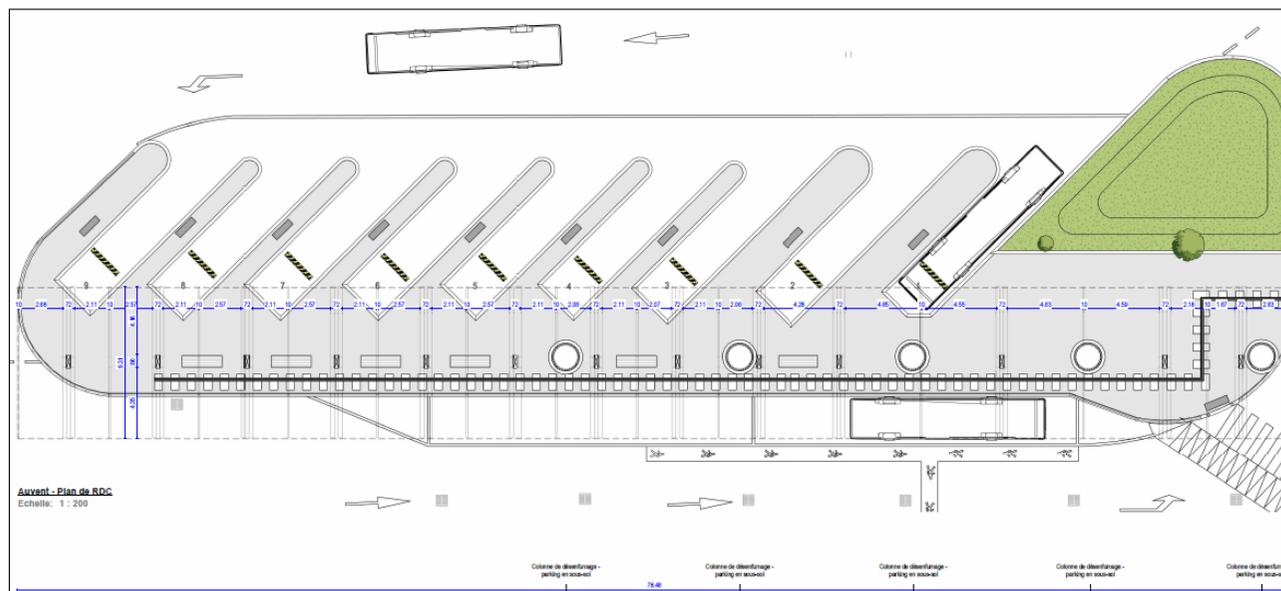
Îlot couvert par un auvent

L'accès aux quais réalisé en marche avant.

Butes roues en bout de place.

Chaque quai est équipé :

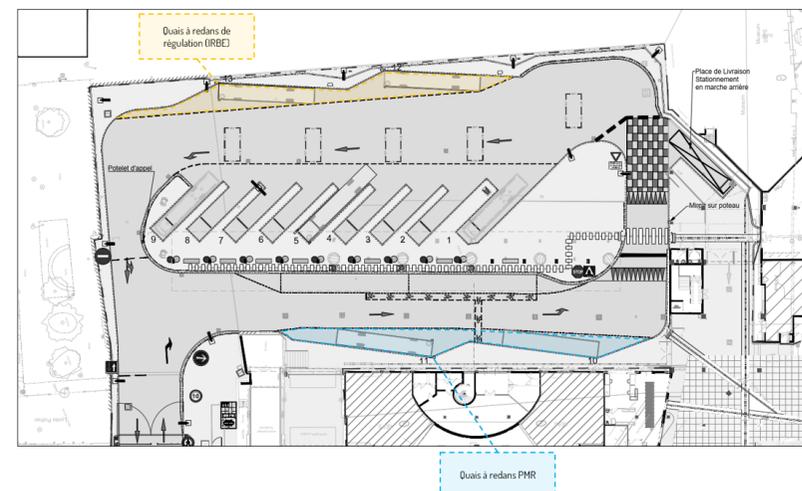
- Borne d'informations voyageurs (BIV) ;
- Numérotation du quai via une signalétique spécifique ;
- Espace d'attente dédié (mobilier de transit et poubelle vigipirate),
- Feu d'indication bicolore.



I Projet – Principes de fonctionnement

Les quais à redans :

- L'accès et la sortie en marche avant ;
- Quais à l'Ouest dédiés au fonctionnement. Ces deux quais sont accessibles PMR ;
- Quais à l'Est dédiés à la régulation des cars. Equipés de 2 bornes IRBE.

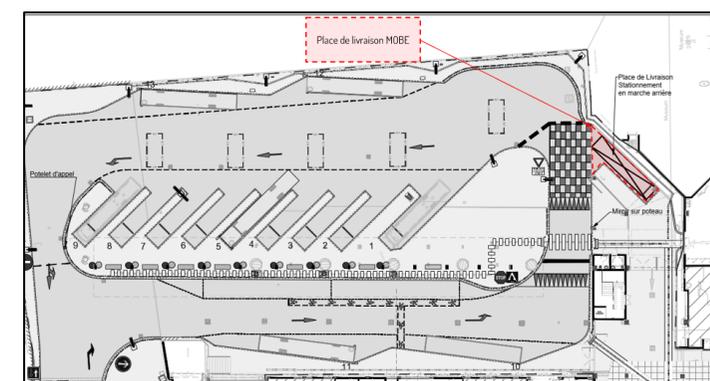
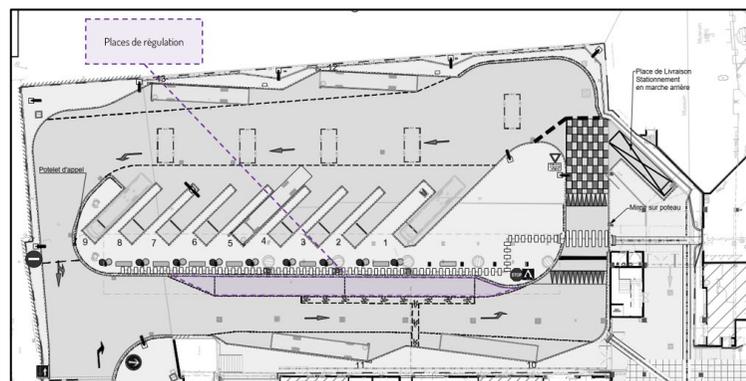


Les places de régulation :

- A l'Ouest de l'îlot central : pas de récupération ou dépose des passagers.

Place de livraison MOBE :

- Accès par le système LAPI pour les véhicules de livraisons habituels.
- Commande à l'agence commerciale et Museum pour véhicules nouveaux.



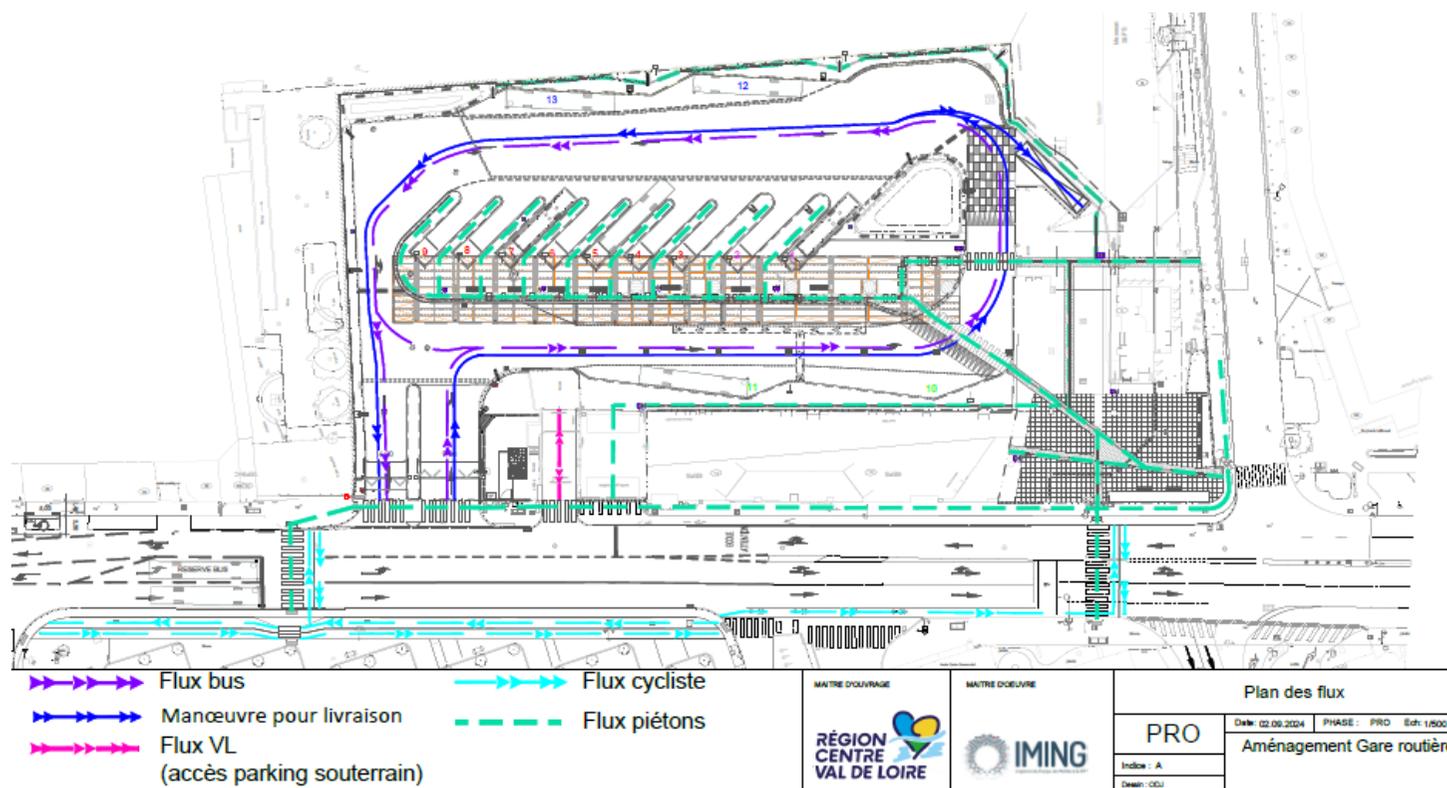
I Projet – Description des flux

Flux piétons/PMR sécurisés (largeur, feux de signalisation, paliers de repos)

Flux vélos sans conflit avec le parvis du lycée ni l'entrée/sortie des cars

Les livraisons du Museum intégrées au projet

Circulation des cars autour de l'îlot central



4 | Description des ouvrages



IMING
L'ingénierie des Énergies, des Mobilités & du BTP

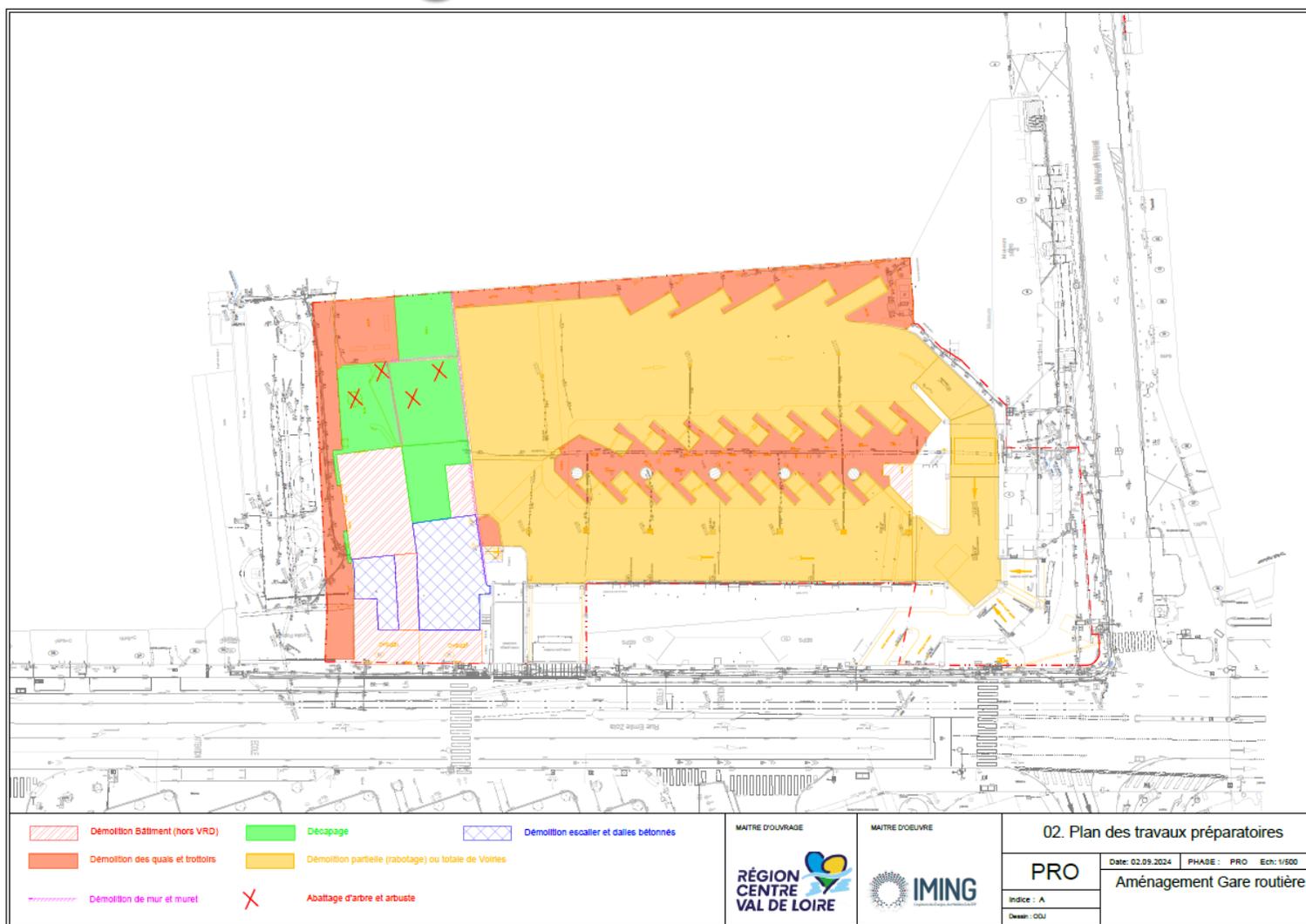
L'HEUDE
ARCHITECTES & URBANISTES
ASSOCIÉS

I Description des ouvrages – Aménagements extérieurs

Démolition / Déconstruction

- Les 14 et 16 rue Émile Zola ;
- L'excroissance du bâtiment du MOBE
- L'auvent
- L'atelier du lycée Pothier

=> la démolition des maisons va mettre à nu la façade du 12 rue Emile Zola. Des discussions sont en cours avec la copropriété pour interfacer des travaux d'isolation thermique/remise en peinture du mur et les travaux de la gare routière



I Description des ouvrages – Aménagements extérieurs

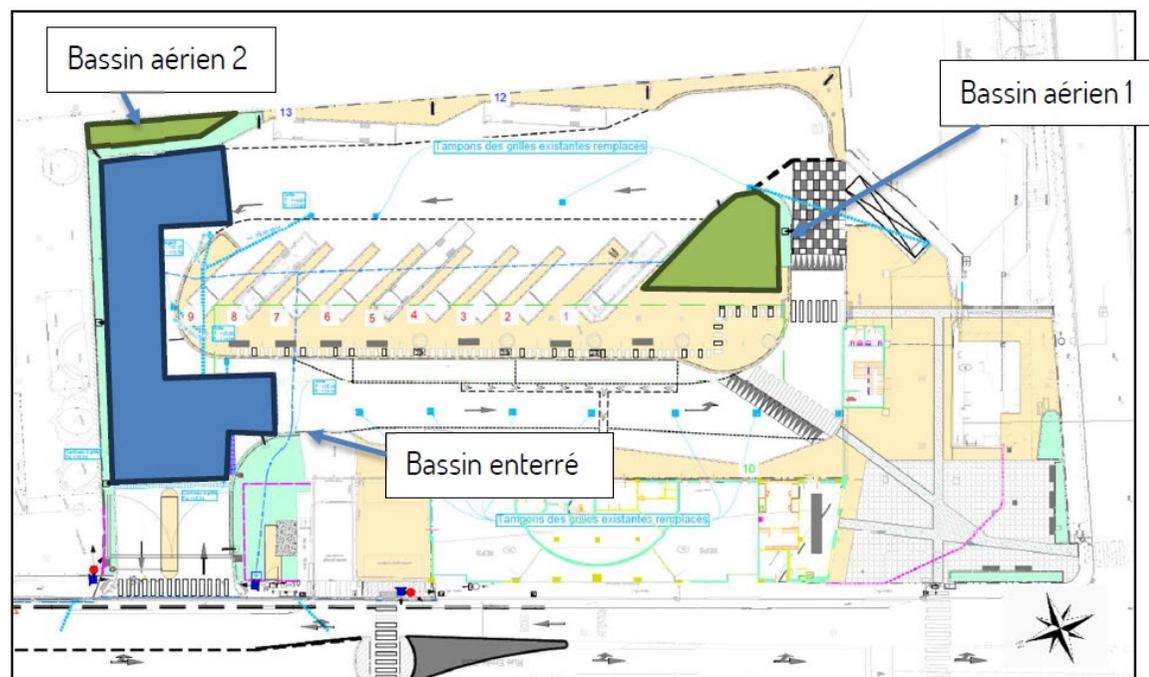
Assainissements :

Le projet consiste à gérer le stockage et l'infiltration :

- ✓ Des pluies courantes : volume de 56,5 m³ en ouvrage peu profond (moins de 0,70m) de type bassin aérien ;
- ✓ D'une pluie trentennale : volume de 194,4 m³ en ouvrage profond de type enterré ;

Création d'un bassin d'infiltration enterré.

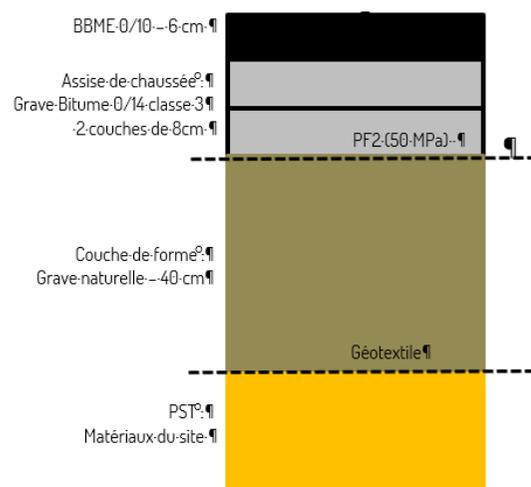
Création de deux bassins d'infiltration aériens pour une bonne répartition des eaux pluviales, en pleine terre.



I Description des ouvrages – Aménagements extérieurs

Structures de chaussées :

Structure de chaussée Poids Lourds (PL) en pleine terre

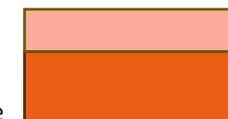


Structure de chaussée PL au-dessus dalle parking



Structure trottoir et cheminement :

- Revêtement béton désactivé :
 - 15 cm de béton désactivé,
 - 25 cm de Grave naturelle non traitée (GNT),
- Revêtement béton balayé :
 - 15 cm de béton balayé,
 - 25 cm de GNT,
- Revêtement asphalte :
 - 2 cm d'asphalte,
 - 10 cm de béton,
 - 25 cm de GNT,



I Description des ouvrages – Aménagements extérieurs

Dimensionnement des voies :

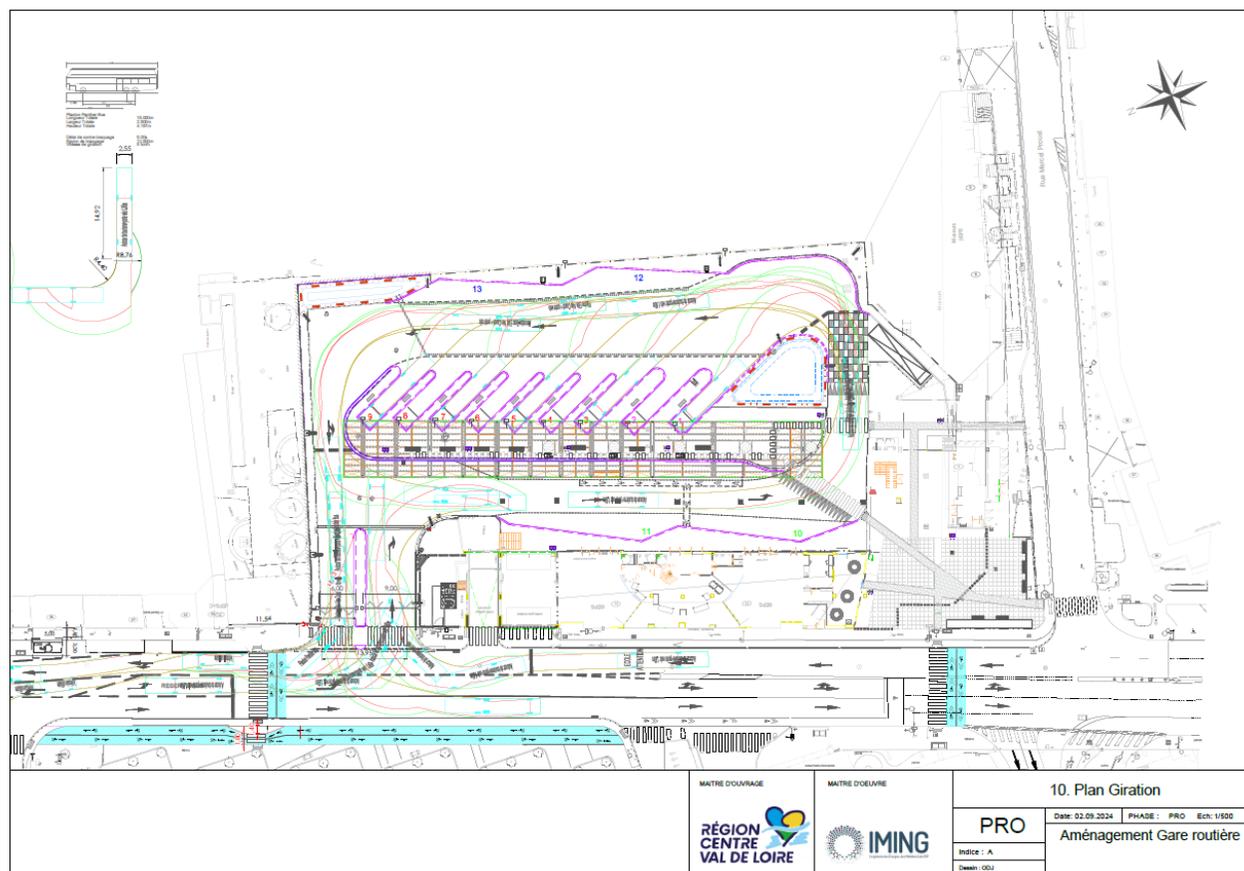
Le dimensionnement des voiries et des cheminements du site a été réalisé suivant les études de girations ci-contre, et ce pour des véhicules présentant les contraintes de circulation les plus importantes (Cars de 15m de long).

Les quais de dépose et de récupération sont dimensionnés suivant deux cas de figure :

- Accessibles aux personnes à mobilités réduites (PMR) : 2,70m (4 quais)
- Non-accessibles aux personnes à mobilités réduites en fauteuil : 1,40m (7 quais)

Concernant les voiries du domaine public, le règlement de voirie de la métropole d'Orléans a été le guide de dimensionnement des voies :

- Pistes cyclables dédiées d'une largeur de 1,5m
- Voiries largeur de 3m.
- Mise en place d'îlot de repos piéton d'une largeur de 2m lorsque la longueur du passage piéton est supérieure à 12m



I Description des ouvrages – Fluides

Courant Forts

- Installation d'un poste de transformation électrique de 630 KVA pour alimenter les deux bornes 150KVA, avec une réserve d'augmentation de 2 bornes - il est prévu une intégration paysagère de ce poste, avec les plantations d'arbres et sujets végétaux afin de masquer sa présence depuis le domaine public ;
- Remplacement des tableaux électriques vieillissants (et ne répondant plus aux normes de sécurité) ;
- Remise en conformité des installations électriques et du SSI ;
- Alimentation de l'ensemble des équipements (VDI/Contrôle d'accès/Videosurveillance/LAPI etc...) ;
- Réfection de l'intégralité des éclairages des espaces extérieurs de la gare routière ;
- Couverture photovoltaïque de l'avent (si retenu).



I Description des ouvrages – Sécurisation

Dispositifs mis en œuvre pour assurer la sécurité du site :

- Clôture périphérique ;
- Barrière et portails automatisés ;
- Rideaux roulants au droit de la placette, et lecteur de badge pour le portillon du personnel ;
- Vidéosurveillance (étude réalisée par PROPOLIS) ;
- Alarme anti-intrusion ;
- Contrôle d'accès des véhicules (lecture de plaque et barrières levantes).

Lorsque la gare routière est fermée au public, le site est entièrement clos.

Réhabilitation de la gare routière d'Orléans

ENQUÊTE PARCELLAIRE

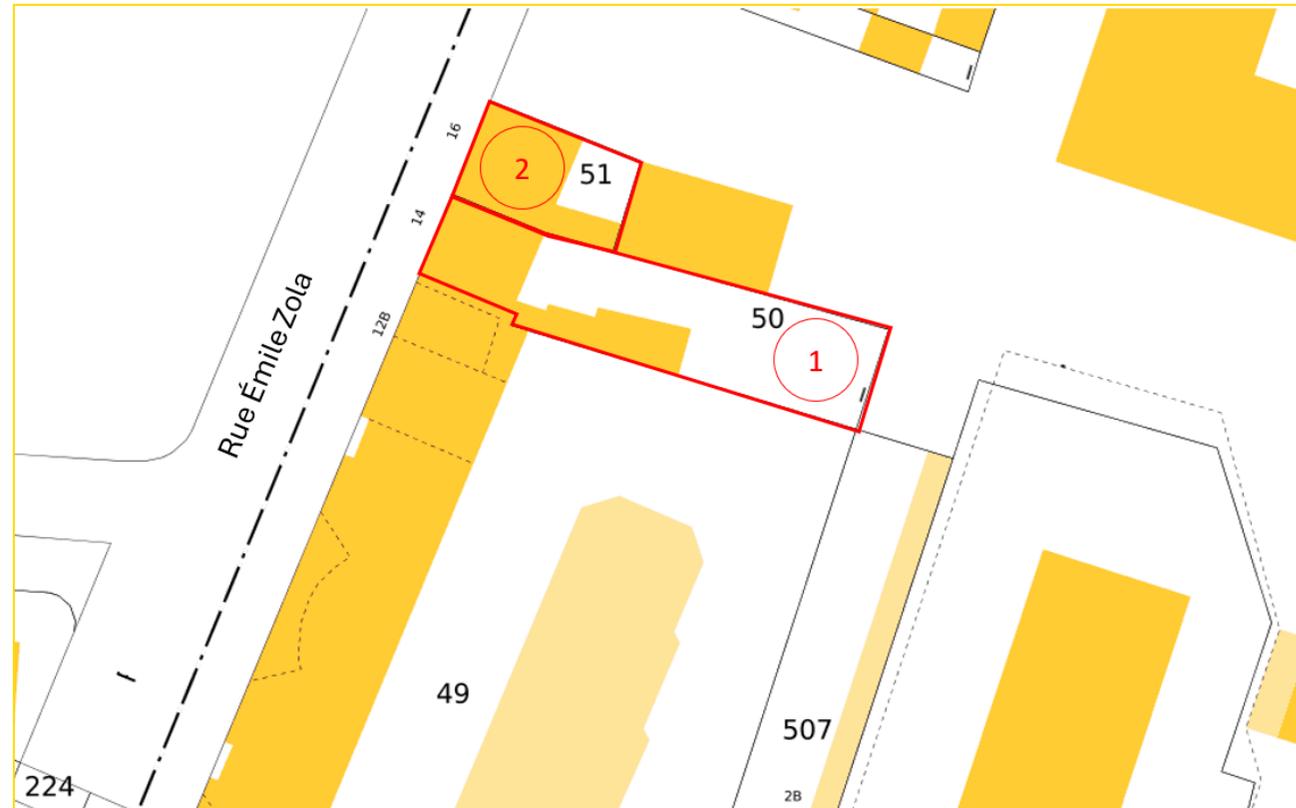
segat 
Opérer la mutation
des territoires

**RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE** 

Plan parcellaire

 Emprise des parcelles mises en enquête parcellaire

 Numéro de plan reporté dans l'état parcellaire



Réhabilitation de la gare routière d'Orléans

ENQUÊTE PARCELLAIRE

segat 
Opérer la mutation
des territoires

**RÉGION
CENTRE
VAL DE LOIRE** 

État parcellaire

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00001 PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
- SYNDICAT DES COPROPRIÉTAIRES DE L'IMMEUBLE SIS 14 RUE EMILE ZOLA A ORLEANS (45000) 14 rue Emile Zola - ORLEANS (45000)
REPRESENTE PAR SON SYNDIC - Monsieur DA ROCHA Nelson, représentant le Syndicat des Copropriétaires du 14 rue Émile Zola à Orléans né le 26/11/1985 à MONTARGIS (45) demeurant 540 rue Marcel Donette - PANNES (45700)

Num. du plan	Référence cadastrale					Emprise		Reste		Observations (Surfaces en m ² ou ca)
	Sect.	N°	Nature	Lieu-Dit	Surface	N°	Surface	N°	Surface	
1	BS	50	SOL	14 rue Emile Zola	489	50	489			

Origine de propriété

PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 50

Parcelle soumise au régime de la copropriété pour avoir fait l'objet d'un état descriptif de division en 15 lots numérotés de 1 à 15, avec la quote-part indivise des parties communes générales rattachée à chaque lot s'exprimant en 1.000èmes et d'un règlement de copropriété établi suivant acte reçu par Maître PIEDON, notaire à LA FERTE SAINT AUBIN (Loiret), le 23 septembre 1980, publié et enregistré au 1er bureau des hypothèques d'ORLÉANS, le 10 octobre 1980, volume 3073 n° 11.

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00002	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
PROPRIETAIRE - Société dénommée "SCI TRIACH" représentée par ses co-gérants Société Civile Immobilière au capital de 500 €, identifiée au SIREN n° 803 249 929 - R.C.S. ORLEANS 76 allée du Limousin - SARAN (45770)	
REPRESENTÉE PAR SON CO-GERANT - Monsieur EL ACHBOUNI Ayad, co-gérant de la société "SCI TRIACH" né le 01/02/1972 à TAZROUT BENI AYAD (Maroc) demeurant 76 allée du Limousin - SARAN (45770)	
REPRESENTÉE PAR SON CO-GERANT - Monsieur TRIS Nabil, co-gérant de la société "SCI TRIACH" né le 25/08/1975 à CASABLANCA (Maroc) demeurant 18 bis rue Jules Ferry - FLEURY LES AUBRAIS (45400)	

Num du plan	Lots de copropriété				Observations
	Sect.	N°	Lieu-dit	Lot de copro	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	1	Au rez-de-chaussée, un appartement (107/1000èmes)

Origine de propriété	
PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 50	
LOT 1 - 107/1000èmes, au rez-de-chaussée, un appartement	
Le bien et droits immobiliers que constitue le lot 1 dépendant de l'immeuble soumis au régime de la copropriété susvisé, appartiennent à la société dénommée « SCI TRIACH », au moyen de l'acquisition qu'elle en a faite aux termes d'un acte reçu par Maître LOUESSARD, notaire associé à ORLEANS (Loiret), le 25 août 2014, publié et enregistré au Service de la Publicité Foncière d'ORLEANS 1, le 22 octobre 2014, volume 2014 P n° 6452	

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00003	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
PROPRIETAIRE - Monsieur LAURIAT Thomas Alexandre, éducateur spécialisé né le 26/01/1990 à ORLEANS (45) célibataire majeur demeurant 2 rue du Clos neuf - SAINT JEAN DE LA RUELE (45140)	

Num du plan	Lots de copropriété				Observations
	Sect.	N° parcelle	Lieu-dit	Lot de copro	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	2	Au rez-de-chaussée, un appartement (110/1000èmes)

Origine de propriété	
PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 50	
LOT 2 - 110/1000èmes, au rez-de-chaussée, un appartement	
Le bien et droits immobiliers que constitue le lot 2 dépendant de l'immeuble soumis au régime de la copropriété susvisé, appartiennent à Monsieur LAURIAT Thomas Alexandre, au moyen de l'acquisition qu'il en a faite aux termes d'un acte reçu par Maître BOUYSSOU, notaire associé à CANNES (Alpes Maritimes), le 30 novembre 2021, publié et enregistré au Service de la Publicité Foncière d'ORLEANS 1, le 10 décembre 2021, volume 2021 P n° 27819	

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00004	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
PROPRIETAIRE - Monsieur GOND René François, retraité né le 03/07/1944 à INGRE (45) célibataire majeur demeurant 14 rue Emile Zola - ORLEANS (45000)	

Num du plan	Lots de copropriété				Observations
	Sect.	N° parcelle	Lieu-dit	Lot de copro	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	12	Au rez-de-chaussée, WC communs (1/1000èmes)
1	BS	50	14 rue Émile Zola	3	Au 1er étage, un appartement (135/1000èmes)
1	BS	50	14 rue Émile Zola	4	Au 1er étage, un appartement (147/1000èmes)

Origine de propriété

PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 50 LOT 3 - 135/1000èmes, au 1er étage, un appartement LOT 4 - 147/1000èmes, au 1er étage, un appartement LOT 12 - 1/1000èmes, au rez-de-chaussée, WC communs Les biens et droits immobiliers que constituent les lot 3, 4 et 12 dépendant de l'immeuble soumis au régime de la copropriété susvisé, appartiennent à Monsieur GOND René François au moyen de l'acquisition qu'il en a faite aux termes d'un acte reçu par Maître PIEDON, notaire à LA FERTE SAINT AUBIN (Loiret), le 11 mars 1982, publié et enregistré au 1er bureau des hypothèques d'ORLÉANS, le 7 mai 1982, volume 3654 n° 9. Il est ici rappelé que le bien avait été acquis en indivision par Monsieur GOND René François et Monsieur GOND Michel Raymond et avait fait l'objet d'une clause de mise en tontine, à savoir le premier mourant d'entre eux serait considéré comme n'ayant jamais eu un droit à la propriété de cet immeuble laquelle appartiendrait en totalité au survivant sur la tête duquel ladite propriété serait censée avoir toujours reposé depuis le jour de l'acquisition. Monsieur GOND Michel étant décédé le 10 septembre 2022 à Orléans, Monsieur GOND René est devenu propriétaire unique de ces biens.
--

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00005	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
PROPRIETAIRE - Monsieur KRIEF Paul Victor Marcel, dessinateur projeteur né le 21/02/1990 à ORLEANS (45) célibataire majeur demeurant 3 rue Montaigne - VENDÔME (41100)	

Num du p lan	Lots de copropriété				Observations
	Sect.	N° parcelle	Lieu-dit	Lot de copro	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	5	Au 2ème étage, un appartement (143/1000èmes)

Origine de propriété

PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 50

LOT 5 - 143/1000èmes, au 2ème étage, un appartement

Le bien et droits immobiliers que constitue le lot 5 dépendant de l'immeuble soumis au régime de la copropriété susvisé, appartiennent à Monsieur KRIEF Paul Victor Marcel, au moyen de l'acquisition qu'il en a faite aux termes d'un acte reçu par Maître HATTON, notaire associé à ORLEANS (Loiret) avec la participation de Maître SANCHEZ-EBERHARDT, notaire à ORLEANS (Loiret), le 8 février 2016, publié et enregistré au Service de la Publicité Foncière d'ORLEANS 1, le 26 février 2016, volume 2016 P n° 1477

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00006	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
PROPRIETAIRE - Société dénommée "SOCIETE CIVILE IMMOBILIERE DES FAGOTS" représentée par sa gérante Société Civile Immobilière au capital de 304,90 €, identifiée au SIREN n° 408 830 610 – R.C.S. ORLEANS 32 rue du Poirier - ORLEANS (45000)	
REPRESENTEE PAR SA GERANTE - Madame LUCAS Raymonde, gérante de la société "SCI DES FAGOTS" née le 11/02/1953 à SENNELY (45) demeurant 1 bis allée des Maraîchers - SAINT PRYVÉ SAINT MESMIN (45750)	

Num du plan.	Lots de copropriété				Observations
	Sect.	N° parcelle	Lieu-dit	Lot de copro	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	6	Au 2ème étage, un appartement (151/1000èmes)

Origine de propriété
PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 50 LOT 6 - 151/1000èmes, au 2ème étage, un appartement Le bien et droits immobiliers que constitue le lot 6 dépendant de l'immeuble soumis au régime de la copropriété susvisé, appartiennent à la société dénommée « SOCIETE CIVILE IMMOBILIERE DES FAGOTS », au moyen de l'acquisition qu'elle en a faite aux termes d'un acte reçu par Maître LEMOINE, notaire à LOURY (Loiret) avec la participation de Maître ROBERT, notaire à NEUVILLE AUX BOIS (Loiret), le 29 juin 2004, publié et enregistré au 1er bureau des hypothèques d'ORLEANS, le 23 juillet 2004, volume 2004 P n° 5516

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00007	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
<p>USUFRUITIERS - Monsieur DO REGO TORRES DA ROCHA Lino , gérant né le 20/05/1963 à VIANA DO CASTELO (Portugal) et Madame DA SILVA FREITAS Alzira son épouse, secrétaire née le 06/04/1962 à VIANA DO CASTELO (Portugal) mariés le 30/03/1985 à CHALETTE SUR LOING (45) mariés sous le régime de la communauté de biens réduite aux acquêts à défaut de contrat de mariage demeurant 13 rue du Moulin - MIGNERES (45490)</p> <p>NU-PROPRIETAIRE - Monsieur DA ROCHA Nelson , enduiseur né le 26/11/1985 à MONTARGIS (45) célibataire majeur demeurant 540 rue Marcel Donette - PANNES (45700)</p>	

Num du p lan	Lots de copropriété					Observations
	Sect.	N° parcelle	Lieu-dit	Lot de copro	Libellé	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	9	Au rez-de-chaussée, une remise (3/1000èmes)	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	8	une terrasse (5/1000èmes)	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	7	Au rez-de-chaussée, un appartement (110/1000èmes)	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	15	Au rez-de-chaussée, un jardin (64/1000èmes)	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	14	Au sous-sol, une cave (19/1000èmes)	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	13	au rez-de-chaussée, accès cave (1/1000èmes)	

Origine de propriété

PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 50

LOT 7 - 110/1000èmes, au rez-de-chaussée, un appartement

LOT 8 - 5/1000èmes, une terrasse

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

Origine de propriété

LOT 9 - 3/1000èmes, au rez-de-chaussée, une remise
LOT 13 - 1/1000èmes, au rez-de-chaussée, accès cave
LOT 14 - 19/1000èmes, au sous-sol, une cave
LOT 15 - 64/1000èmes, au rez-de-chaussée, un jardin

Les biens et droits immobiliers que constituent les lots 7, 8, 9, 13, 14 et 15 dépendant de l'immeuble soumis au régime de la copropriété susvisé, appartiennent aux consorts DO REGO TORRES DA ROCHA - DA SILVA FREITAS - DA ROCHA comme exposé ci-après :

Du chef des époux DO REGO TORRES DA ROCHA Lino - DA SILVA FREITAS Alzira

Au moyen de l'acquisition qu'ils en avaient faite au cours et pour le compte de la communauté existant entre eux, aux termes d'un acte reçu par Maître BACHELIER, notaire à ORLEANS (Loiret), le 6 juin 2005 publié et enregistré au 1er bureau des hypothèques d'ORLEANS, le 4 juillet 2005, volume 2005 P n° 4946.

Suivi d'une attestation rectificative établie par Maître BACHELIER, notaire susnommé, le 6 juin 2005 publiée et enregistrée au 1er bureau des hypothèques d'ORLEANS, le 19 août 2005, volume 2005 P n° 6145

Du chef de Monsieur DA ROCHA Nelson

Aux termes d'un acte reçu par Maître LEMOINE, notaire associé à MONTARGIS (Loiret), le 23 mars 2013, Monsieur DO REGO TORRES DA ROCHA Lino et Madame DA SILVA FREITAS Alzira, son épouse, ont consenti une donation-partage à leurs deux enfants, seuls héritiers présomptifs, au nombre desquels Monsieur DA ROCHA Nelson, attributaire de la nue-propriété des biens en cause.

Ledit acte publié et enregistré au Service de la Publicité Foncière d'ORLEANS 1, le 26 avril 2013, volume 2013 P n° 3163

Réserve d'usufruit au profit des donateurs et réversion au survivant d'eux avec interdiction d'aliéner et d'hypothéquer et réserve du droit de retour.

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00008	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
PROPRIETAIRES - Monsieur TISSET Yannick Albert Ernest, retraité né le 14/09/1945 à CHARLEVILLE MEZIERES (08) et Madame GUILLEMEAU Lucette Françoise Maria son épouse, retraitée née le 13/03/1945 à FLEURY LES AUBRAIS (45) mariés le 08/10/1966 à FLEURY LES AUBRAIS (45) mariés sous le régime de la communauté de biens réduite aux acquêts à défaut de contrat de mariage demeurant 2 rue de l'Enfer - LA CHAPELLE SAINT MESMIN (45380)	

Num du plan	Lots de copropriété					Observations
	Sect.	N° parcelle	Lieu-dit	Lot de copro	Libellé	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	10	Au rez-de-chaussée, une remise (2/1000èmes)	
1	BS	50	14 rue Émile Zola	11	Au rez-de-chaussée, une remise (2/1000èmes)	

Origine de propriété
PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 50 LOT 10 - 2/1000èmes, au rez-de-chaussée, une remise LOT 11 - 2/1000èmes, au rez-de-chaussée, une remise Les biens et droits immobiliers que constituent les lots 10 et 11 dépendant de l'immeuble soumis au régime de la copropriété susvisé, appartiennent à Monsieur TISSET Yannick Albert Ernest et Madame GUILLEMEAU Lucette Françoise Maria, son épouse, au moyen de l'acquisition qu'ils en ont faite au cours et pour le compte de la communauté suivant acte reçu par Maître PARRAIN, notaire à ORLEANS (Loiret), le 23 avril 1977 publié et enregistré au 1 ^{er} bureau des hypothèques d'ORLEANS, le 20 mai 1977, volume 1846 n° 4

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00009	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
<p>- SYNDICAT DES COPROPRIÉTAIRES DE L'IMMEUBLE SIS 16 RUE EMILE ZOLA A ORLEANS (45000) 16 rue Émile Zola - ORLEANS (45000)</p> <p>REPRÉSENTÉ PAR SON SYNDIC</p> <p>- Madame DEWYNTER Muriel, représentant le Syndicat des Copropriétaires du 16 rue Émile Zola à Orléans Née le 05/03/1961 à NICE (06 000) demeurant 16 rue Emile Zola – ORLEANS (45000) ou 12 rue de la Gare - CHECY (45430)</p> <p>ou</p> <p>- Madame ROBILLARD née BEAUVALLET Chantal, représentant le Syndicat des Copropriétaires du 16 rue Émile Zola à Orléans née le 02/02/1958 à NEUVILLE AUX BOIS (45) demeurant 38 rue de la Mi-Voie - ASCOUX (45300)</p> <p>ou</p> <p>- Madame D'ANTERROCHES Flavie Marie Sylvie, représentant le Syndicat des Copropriétaires du 16 rue Émile Zola à Orléans née le 01/11/1988 à LYON 4ème (69) demeurant 16 rue Émile Zola - ORLEANS (45000)</p> <p>Ou</p> <p>- Monsieur BEAUDET Michel Robert, représentant le Syndicat des Copropriétaires du 16 rue Émile Zola à Orléans né le 28/12/1945 à AUBIGNY SUR NERE (18) demeurant 5 rue Nicolas Hubert - ORLEANS (45000)</p> <p>Ou</p> <p>- Madame BEAUDET Georgina Dominique Elisabeth, représentant le Syndicat des Copropriétaires du 16 rue Émile Zola à Orléans née le 08/01/1975 à ORLEANS (45) demeurant 1 rue du Clos d'Orléans - FONTENAY SOUS BOIS (94120)</p> <p>Ou</p>	

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

- Monsieur BEAUDET Nicolas Xavier Michel, représentant le Syndicat des Copropriétaires du 16 rue Émile Zola à Orléans
né le 19/12/1978 à ORLEANS (45)
demeurant 30 rue Paul Doumer - SAINT JEAN DE LA RUELE (45140)

Ou

- Monsieur BALMAJOU Christian Georges, représentant le Syndicat des Copropriétaires du 16 rue Émile Zola à Orléans
né le 09/07/1951 à ORLEANS (45)
demeurant 12 rue de la Gare - CHECY (45430)
ou 16 rue Emile Zola (45000)

Num. du plan	Référence cadastrale					Emprise		Reste		Observations (Surfaces en m ² ou ca)
	Sect.	N°	Nature	Lieu-Dit	Surface	N°	Surface	N°	Surface	
2	BS	51	SOL	16 rue Emile Zola	181	51	181			

Origine de propriété

PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 51

Parcelle soumise au régime de la copropriété pour avoir fait l'objet d'un état descriptif de division en 11 lots numérotés de 1 à 11, avec la quote-part indivise des parties communes générales rattachée à chaque lot s'exprimant en 1.000èmes et d'un règlement de copropriété établi suivant acte reçu par Maître GEFFROY, notaire à JARGEAU (Loiret), le 19 octobre 1979, publié et enregistré au 1er bureau des hypothèques d'ORLEANS, le 8 novembre 1979, volume 2676 n° 5.

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00010	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
PROPRIETAIRE - Société dénommée "SCI JULINE", représentée par sa gérante Société Civile Immobilière au capital de 77 749 €, identifiée au SIREN n° 399 468 230 - R.C.S. ORLEANS 38 rue de la Mi-Voie - ASCOUX (45300)	
REPRESENTEE PAR SA GERANTE - Madame ROBILLARD née BEAUVALLET Chantal, gérante de la société "SCI JULINE" née le 02/02/1958 à NEUVILLE AUX BOIS (45) demeurant 38 rue de la Mi-Voie - ASCOUX (45300)	

Num du plan	Lots de copropriété				Observations
	Sect.	N° parcelle	Lieu-dit	Lot de copro	
2	BS	51	16 rue Émile Zola	1	Au sous-sol du bâtiment A, escalier A, une cave (5/1000èmes)
2	BS	51	16 rue Émile Zola	11	Au 2ème étage du bâtiment B, escalier C, un grenier (35/1000èmes)
2	BS	51	16 rue Émile Zola	8	Au 1er étage du bâtiment B, escalier C, un appartement (184/1000èmes)

Origine de propriété
PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 51 LOT 1 - 5/1000èmes, au sous-sol du bâtiment A, escalier A, tenant du Levant l'escalier A commun, une cave LOT 8 - 184/1000èmes, au 1er étage du bâtiment B, escalier C, tenant du Nord le lot n° 7, et l'escalier commun, un appartement LOT 11 - 35/1000èmes, au 2ème étage du bâtiment B, escalier C, tenant du Nord le lot n° 10 et le couloir commun, un grenier Les biens et droits immobiliers que constituent les lots 1, 8 et 11 dépendant de l'immeuble soumis au régime de la copropriété susvisé, appartiennent à la société dénommée "SCI JULINE", au moyen de l'acquisition qu'elle en a faite aux termes d'un acte reçu par Maître AUBERGER, notaire associé à INGRE (Loiret), le 1er juillet 1995, publié et enregistré au 1er bureau des hypothèques d'ORLEANS, le 18 août 1995, volume 1995 P n° 4859

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00011	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
PROPRIETAIRE - Madame D'ANTERROCHES Flavie Marie Sylvie, juriste née le 01/11/1988 à LYON 4ème (69) célibataire majeure demeurant 16 rue Émile Zola - ORLEANS (45000)	

Num du plan	Lots de copropriété					Observations
	Sect.	N° parcelle	Lieu-dit	Lot de copro	Libellé	
2	BS	51	16 rue Émile Zola	2	Au sous-sol du bâtiment A, escalier A, une cave (5/1000èmes)	
2	BS	51	16 rue Émile Zola	9	Au 2ème étage du bâtiment B, escalier C, un appartement (217/1000èmes)	

Origine de propriété	
PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 51	
LOT 2 - 5/1000èmes, au sous-sol du bâtiment A, escalier A, tenant du Couchant l'escalier A commun, une cave	
LOT 9 - 217/1000èmes, au 2ème étage du bâtiment B, escalier C, tenant du Midi l'escalier C commun, du Levant l'escalier et le couloir communs ainsi que le lot n° 11, un appartement	
Les biens et droits immobiliers que constituent les lots 2 et 9 dépendant de l'immeuble soumis au régime de la copropriété susvisé, appartient à Madame D'ANTERROCHES Flavie Marie Sylvie, au moyen de l'acquisition qu'elle en a faite aux termes d'un acte reçu par Maître CATANES, notaire à ORLEANS (Loiret) avec la participation de Maître BOITELLE, notaire à ORLEANS (Loiret), le 19 décembre 2017, publié et enregistré au Service de la Publicité Foncière d'ORLEANS 1, le 15 janvier 2018, volume 2018 P n° 527	

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00012	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
INDIVISAIRE - Monsieur BEAUDET Michel Robert, retraité né le 28/12/1945 à AUBIGNY SUR NERE (18) veuf de Madame CHEVALLIER Elisabeth Léone demeurant 5 rue Nicolas Hubert - ORLEANS (45000)	
NUE-PROPRIETAIRE - Madame BEAUDET Georgina Dominique Elisabeth, consultante née le 08/01/1975 à ORLEANS (45) célibataire majeure demeurant 1 rue du Clos d'Orléans - FONTENAY SOUS BOIS (94120)	
NU-PROPRIETAIRE - Monsieur BEAUDET Nicolas Xavier Michel, contrôleur de gestion né le 19/12/1978 à ORLEANS (45) époux de Madame MAGNES Sabrina marié le 03/07/2021 à SAINT JEAN DE LA RUELLLE (45) demeurant 30 rue Paul Doumer - SAINT JEAN DE LA RUELLLE (45140)	

Num du plan.	Lots de copropriété					Observations
	Sect.	N° parcelle	Lieu-dit	Lot de copro	Libellé	
2	BS	51	16 rue Émile Zola	3	Au rez-de-chaussée du bâtiment A, une cuisine (31/1000èmes)	
2	BS	51	16 rue Émile Zola	4	Au rez-de-chaussée du bâtiment A, un débarras (11/1000èmes)	
2	BS	51	16 rue Émile Zola	6	Au rez-de-chaussée du bâtiment B, des locaux commerciaux (284/1000èmes)	

Origine de propriété

PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 51

LOT 3 - 31/1000èmes, au rez-de-chaussée du bâtiment A, tenant du Levant l'escalier A commun et du Couchant le lot n° 6 du bâtiment B, une cuisine
LOT 4 - 11/1000èmes, au rez-de-chaussée du bâtiment A, tenant du Couchant l'escalier A commun, un débarras

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

Origine de propriété

LOT 6 - 284/1000èmes, au rez-de-chaussée du bâtiment B, tenant du Nord le couloir commun et du Levant la cour commune et le n° 3 du bâtiment A, des locaux commerciaux comprenant deux salles de projections, deux bureaux, un W.C. et rangement

Les biens et droits immobiliers que constituent les lots 3, 4 et 6 dépendant de l'immeuble soumis au régime de la copropriété susvisé, appartiennent aux consorts BEAUDET comme exposé ci-après :

Du chef de Monsieur BEAUDET Michel Robert

Originellement les biens dépendaient de la communauté ayant existé entre Monsieur BEAUDET Michel Robert et Madame CHEVALLIER Elisabeth Léone, son épouse, au moyen de l'acquisition qu'ils en avaient faite aux termes d'un acte reçu par Maître GEFFROY, notaire à JARGEAU (Loiret) avec la participation de Maître VERGRACHT, notaire associé à ORLEANS (Loiret) le 30 octobre 1979, publié et enregistré au 1er bureau des hypothèques d'ORLEANS, le 8 novembre 1979, volume 2676 n° 6.

Du chef des consorts BEAUDET

Bien recueilli dans la succession de Madame CHEVALLIER Elisabeth Léone, leur épouse et mère, en son vivant retraitée, née le 21 juillet 1946 à COULLONS (Loiret), épouse de Monsieur BEAUDET Michel Robert, décédée le 19 décembre 2020 à ORLEANS (Loiret), de laquelle ils étaient Madame BEAUDET Georgina Dominique Elisabeth et Monsieur BEAUDET Nicolas Xavier Michel, héritiers conjointement pour le tout ou divisément chacun pour 1/2 sauf à prendre en compte les droits de survie revenant à Monsieur BEAUDET Michel Robert, leur père, soit la totalité de l'usufruit.

Attestation de propriété établie après ledit décès par Maître AUBERGER, notaire associé à INGRE (Loiret), le 12 décembre 2020, publiée et enregistrée au Service de la Publicité Foncière d'ORLEANS 1, le 11 janvier 2021, volume 2021 P n° 437

Liste des propriétaires

RCVL1 - GARE ROUTIÈRE

ORLÉANS

PROPRIETE 00013	PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)
PROPRIETAIRE - Monsieur BALMAJOU Christian Georges, retraité né le 09/07/1951 à ORLEANS (45) époux de Madame DEWYNTER Muriel marié le 27/06/1981 à FLEURY LES AUBRAIS (45) demeurant 12 rue de la Gare - CHECY (45430)	

Num du plan	Lots de copropriété					Observations
	Sect.	N° parcelle	Lieu-dit	Lot de copro	Libellé	
2	BS	51	16 rue Émile Zola	10	Au 2ème étage du bâtiment B, escalier C, un grenier (32/1000èmes)	
2	BS	51	16 rue Émile Zola	5	Au sous-sol du bâtiment B, escalier B, une cave (7/1000èmes)	
2	BS	51	16 rue Émile Zola	7	Au 1er étage du bâtiment B, escalier C, un appartement (189/1000èmes)	

Origine de propriété

PARCELLE CADASTREE SECTION BS N° 51 LOT 5 - 7/1000èmes, au sous-sol du bâtiment B, et l'escalier B qui lui donne accès, une cave LOT 7 - 189/1000èmes, au 1er étage du bâtiment B, escalier C, tenant du Midi et du Levant le lot n° 8 et l'escalier C commun, un appartement LOT 10 - 32/1000èmes, au 2ème étage du bâtiment B, escalier C, tenant du Nord l'escalier C, du Midi le lot n° 11, et du Couchant le couloir commun, un grenier. Les biens et droits immobiliers que constituent les lots 5, 7 et 10 dépendant de l'immeuble soumis au régime de la copropriété susvisé, appartiennent à Monsieur BALMAJOU Christian Georges, au moyen de l'acquisition qu'il en a faite aux termes d'un acte reçu par Maître GEOFFROY, notaire à JARGEAU (Loiret) le 19 octobre 1979, publié et enregistré au 1er bureau des hypothèques d'ORLEANS, le 8 novembre 1979, volume 2676 n° 9.
