

► VOTRE CONTACT

RESPONSABLE RÉGIONAL, Bertrand Escolin, 2, rue des Cap-Horniers BP 50701, 44007 Nantes cedex 01
- Tél. : 02.40.35.47.50, fax : 02.40.35.44.52, e-mail : bescolin@groupemoniteur.fr

► PROJETS _ page 166

► PERMIS DE CONSTRUIRE _ page 176

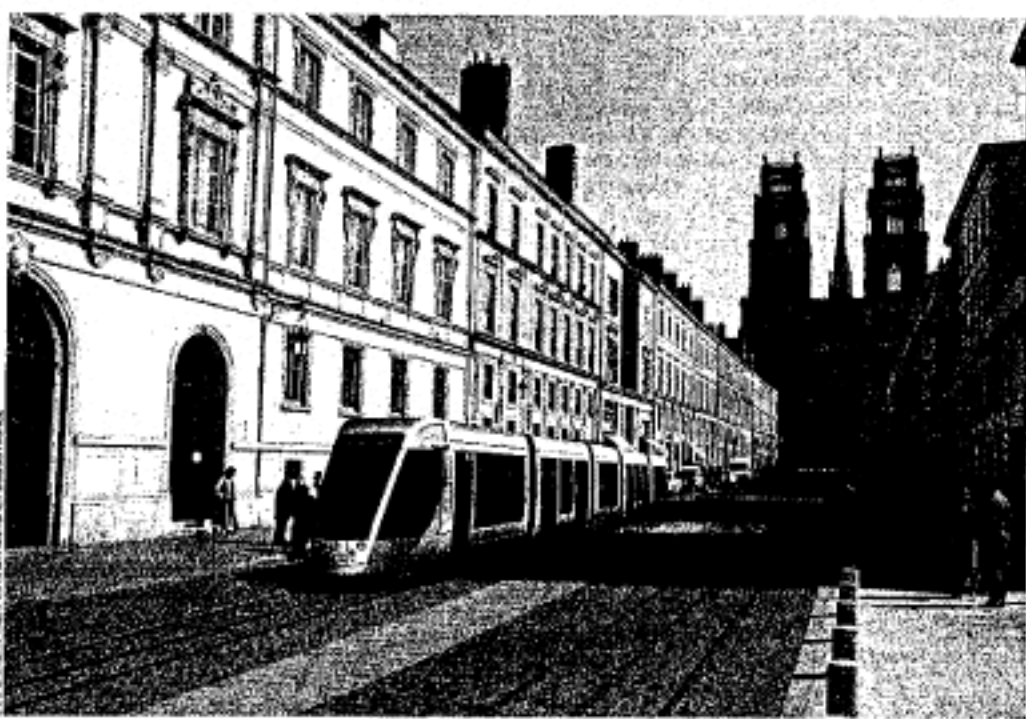
ORLÉANS

La seconde ligne du tramway mise en service en 2011

Après plusieurs remises en cause depuis 2001, le projet de seconde ligne de tram entre l'est et l'ouest de l'agglomération est désormais définitivement acté. Le dossier de DUP a été transmis à l'Etat tandis que les élus viennent de choisir le constructeur du matériel roulant et l'équipe de maîtrise d'œuvre chargée des aménagements urbains.

Embellir la ville. Au total, cette ligne de 11,7 kilomètres, vingt-cinq stations et six parcs-relais représente un investissement de 298 millions d'euros. Sans surprise, Alstom sera le constructeur des vingt et une rames Citadis qui devraient rouler à l'été 2011. Seul candidat du marché après le retrait de Bombardier, Alstom s'est imposé avec un matériel proche de celui de la première ligne pour un coût de 93 millions d'euros. « Nous avons obtenu des conditions très satisfaisantes, se réjouit Charles-Eric Lemaiguen, président de l'agglomération, avec des coûts unitaires inférieurs à ceux appliqués à d'autres agglomérations et surtout avec des garanties techniques avantageuses. »

Pour éviter les problèmes de bruit et de vibrations qui ont longtemps parasité la première ligne, Alstom livrera ainsi le matériel et sera responsable de la pose de la voie. Des analyses vibratoires et une pose de ligne en partie sur dalle flottante devraient permettre d'éviter les dysfonctionnements sonores. Avec une enveloppe de 92 millions, les aménagements urbains sont confiés au groupement Lavalin-Pingat Infrastructure-Dubus Richez-Atelier du Paysage, choisi



Les travaux de la ligne 2 (ici la rue Jeanne-d'Arc) sont programmés en 2008 pour une mise en service trois ans plus tard.

à l'unanimité par le jury. Le centre de maintenance de Saint-Jean-de-Braye (8 millions) sera, quant à lui, conçu par le cabinet orléanais L'Heudé & L'Heudé et le pôle d'échange Est (4,8 millions) par les architectes Vaconsin-Gailledrat. Les esquisses présentées pour le concours ont notamment porté sur quelques points sensibles de la ligne qui passera par l'hyper-centre-ville, devant la cathédrale et la mairie. Serge Grouard, le maire d'Orléans, a notamment imposé ce tracé urbain pour l'inscrire dans le cadre plus global de reconquête du centre-ville : « Nous voulons embellir la ville, lui redonner son attractivité, requalifier des quartiers et préparer l'avenir avec la

desserte de secteurs en développement futur. » Mais le passage par le centre-ville, et en particulier la desserte des rues commerçantes des Carmes et Jeanne-d'Arc, imposera un traitement particulier et une alimentation par le sol, sans caténaires sur un kilomètre. La place De-Gaulle, lieu de croisement des deux lignes de tram, deviendra un site stratégique avec un parti architectural qui doit cependant être retravaillé.

Un nouveau parking souterrain. D'autres opérations urbaines non incluses dans le marché et en partie à la charge de la ville d'Orléans devraient également se greffer sur le projet. Elles sont estimées à

35 millions d'euros et portent notamment sur l'effacement de certaines trémies, le réaménagement des grands boulevards à l'ouest de la ville et la construction d'un parking souterrain. L'agglomération attend désormais la DUP pour l'automne 2007, ce qui permettrait de lancer aussitôt les premiers travaux du centre de maintenance et du pôle Est. Les véritables travaux de la ligne sont programmés à l'été 2008 pour une mise en service trois ans plus tard. « Mais attention, prévient le président de l'agglomération, nous ne sommes pas contraints par un calendrier électoral, nous prendrons le temps qu'il faut pour réussir ce grand projet. »

JEAN-JACQUES TALPIN ■