

# Orléans, une deuxième ligne en cœur de ville

Après quatre ans de travaux, cette nouvelle liaison est - ouest va surtout profiter au centre d'Orléans et dynamiser le réseau désormais géré par Keolis.

« Nous sommes la seule agglomération française de moins de 300 000 habitants à disposer d'un réseau avec deux lignes de tram », se réjouit Charles-Eric Lemaigen, président de l'Agglo d'Orléans. Le projet Cleo (construire la liaison est - ouest)

est en effet aujourd'hui achevé, avec une inauguration le 29 juin et une mise en service le

La nouvelle Agglo a imposé sa marque, imposant un tracé par le centre historique

tif tramway », fédération de 11 associations locales réunies autour de la Fnaut, considère comme « le pire tracé », évitant la gare et empêchant toute intermodalité. « Mais c'est le tracé le plus porteur de développement, assurait à l'époque le maire d'Orléans Serge Grouard, en desservant tous les grands sites du centre-ville et en étant à seulement 100 m de la gare. »

En quittant Saint-Jean-de-Braye à l'est, la ligne traverse le quartier d'habitat social de l'Argonne avant de filer vers le palais des sports, un lycée, le conseil général, les pompiers, l'hôtel de ville et la cathédrale, puis la sécurité sociale, avant de se diriger vers La Chapelle-Saint-

« Certes, le coût est important, répond Charles-Eric Lemaigen, mais nous avons privilégié le tracé le plus difficile avec des aménagements très qualitatifs et avec l'APS dans tout le centre historique sur 2,4 km. » Ce tram revient de loin et a failli ne jamais voir le jour face à l'hostilité de la majorité issue des urnes en 2001, qui lui préférerait – pour des raisons financières – une version sur pneus. Le tram sera finalement choisi mais avec une version écourtée sur 11,3 km au lieu des 21 du tracé initial. La nouvelle Agglo a aussi imposé sa marque, en abandonnant le tracé originel sur les boulevards pour un passage dans le centre historique d'Orléans, ce que le « Collec-

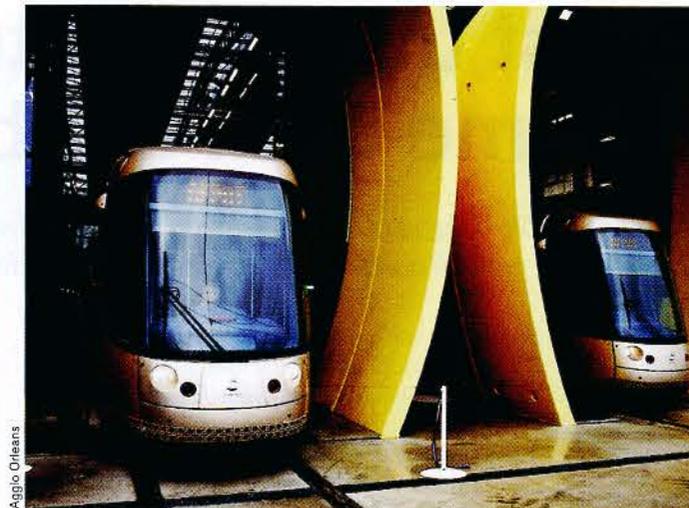
## Les chiffres clés de la ligne

- Longueur : 11,3 km
- 25 stations
- 21 rames Citadis
- 59 000 habitants desservis
- 22 000 usagers/jour attendus
- 6 parcs-relais et 1 140 places
- Vitesse commerciale : 15 à 20 km/h
- Maîtrise d'œuvre : SNC-Lavalin / Pingat Ingénierie / Dubus-Richez / Atelier du Paysage
- Coût : 395 millions d'euros

## Un nouveau réseau géré par Keolis

La mise en service de la ligne s'accompagne aussi du nouveau réseau tram-bus mis en œuvre par Keolis. Ce réseau porte sur 11,7 millions de kilomètres (soit 7 % d'offre supplémentaire) et devrait se traduire par une augmentation de 25 % de la fréquentation d'ici à 2018. Outre les 2 lignes de tram, le réseau est désormais articulé autour de 8 lignes structurantes de bus et est marqué par un renforcement de l'offre en soirée et le week-end. L'offre vélo est également renforcée, tandis que deux navettes électriques sont mises en place et que l'autopartage est annoncé pour septembre.

Mesmin, porte d'entrée ouest de l'agglomération et sortie autoroutière. Cet itinéraire réalisé au prix de travaux compliqués devait aussi permettre de nombreux projets urbains dans le centre d'Orléans, en particulier dans le quartier des Carmes, où la ville a voulu lancer une opération de démolition-reconstruction. C'est là que se sont cristallisées les oppositions pour défendre la piétonisation de la rue des Carmes, finalement acceptée par la ville. A l'inverse, le faubourg Madeleine continuera à partager sa voirie, ce qui pourrait devenir l'un des points noirs de la ligne. « L'image des villes traversées a changé, se félicite Charles-Eric Lemaigen, je suis fier d'avoir réalisé ce projet qui est aujourd'hui unanimement apprécié pour sa qualité des aménagements. » Les maires socialistes des deux extrémités de la ligne ont aussi regretté qu'Orléans « ait tiré la couverture à elle » pour se « refaire une beauté ». Pourtant, de nombreux aménagements orléanais et l'APS ont été financés par la ville et non par l'Agglo. Le 30 juin, les rames circuleront aux quatre coins de l'agglomération. Mais il faudra attendre quelques mois pour que le projet soit pleinement opérationnel. Une défaillance informatique de dernière minute prive en effet la se-



Le centre de maintenance de la ligne 2 a, lui, été inauguré le 25 janvier dernier.

conde ligne du suivi d'information-voyageurs et du système d'aide à l'exploitation. Un « accroc » modeste au regard des difficultés rencontrées par cette seconde ligne, bien avant qu'elle ait transporté son premier voyageur !

Jean-Jacques TALPIN

