

Orléans dit oui à Alstom, avec l'APS et un SAV sur mesure

Seul candidat, Alstom a été retenu pour équiper cette ligne Est-Ouest qui traversera le centre-ville grâce à une APS sur près d'un kilomètre. Le projet global est chiffré à 298 millions d'euros.

Lors de la procédure négociée ouverte pour le choix du matériel roulant, l'Agglo avait reçu les candidatures d'Alstom (qui équipe déjà la première ligne) et du groupement Bombardier-Amec Spie Rail. Mais faute de pouvoir assurer l'inter-

opérabilité complète entre les deux lignes, Bombardier a renoncé et Alstom s'est donc trouvé seul en lice. Une situation perturbante pour l'Agglo, qui craignait à la fois des complications juridiques et des coûts sur-

évalués. Après négociation, la communauté d'agglomération orléanaise estime avoir obtenu un résultat satisfaisant avec un coût de 93 millions d'euros pour 21 rames Citadis 302. L'Agglo pourra également commander ultérieurement six rames supplémentaires (14,6 millions d'euros)

> Le projet en chiffres

Longueur de la ligne : 11,8 km
Stations : 25 avec 6 parcs-relais de 1 170 places
Rames : 21 dont 4 en réserve
Voyageurs prévus : 22 000/jour
Coût : 298 millions d'euros
Début des travaux : fin 2007
Mise en service : été 2011

par lot de deux. « Mais les 21 rames devraient être suffisantes, estime le président, Charles-Eric Lemaignen. Nous pourrions même utiliser 2 des 4 rames de réserve pour soulager la ligne nord-sud. » Avec 45 000 voyageurs/jour, la

> 92 millions d'euros pour les aménagements urbains

Les élus de l'Agglo ont choisi le groupement Lavalin-Pingat Infrastructure-Dubus Richez-Atelier du Paysage pour réaliser les aménagements urbains chiffrés à 92 millions d'euros. Le centre de maintenance de Saint-Jean-de-Braye (8 millions d'euros) sera quant à lui conçu par le cabinet L'Heudé & L'Heudé et le pôle d'échange Est (4,8 millions d'euros) par Vaconsin-Gaillardat. Ces choix ont fait l'unanimité du jury, même si certains restent opposés au tracé retenu à l'intérieur d'Orléans. A l'origine, ce tram devait en effet longer les mails, ces grands boulevards qui ceignent la ville, avant de desservir la gare pour y créer un centre multimodal. « Mais on ne pouvait passer par la gare pour des raisons techniques, insiste

Charles-Eric Lemaignen. L'intermodalité complète n'était pas possible. » Le tracé retenu par la majorité à l'avantage de desservir le centre-ville commerçant, et notamment la rue des Carmes et la rue Jeanne d'Arc. Ce choix, qui rééquilibre Orléans vers le Sud et la Loire, suppose cependant des contraintes fortes en termes de travaux d'aménagement pour requalifier des voies et des quartiers. Ce sera notamment le cas de la place De Gaulle, où se croiseront les deux lignes de Tram, et qui devrait bénéficier d'un traitement particulier. Mais l'Agglo a également fait le choix de ne pas adopter un site propre intégral. La rue des Carmes laissera donc une voie pour les automobiles tandis que le faubourg Madeleine, voie d'en-

trée sur le centre-ville, restera partagé avec une voie ouverte à la circulation dans les deux sens. « Toutes les études montrent que ce site partagé ne pèsera que quelques minutes sur la vitesse du tram, rassure Charles-Eric Lemaignen. Ce n'est pas déterminant. » Certains doutent pourtant de la viabilité d'un site partagé à moyen terme sur ce faubourg. Outre les commerces, cette ligne de centre-ville permettra de desservir des établissements publics (mairie, Poste, conseil régional, conseil général), des lycées, le Palais des sports, des quartiers en développement. Ce tracé populaire devrait donc progressivement effacer les polémiques et les avatars qui ont marqué ce projet depuis cinq ans.

première ligne de tram, saturée aux heures de pointe, pourra ainsi bénéficier d'un peu d'oxygène.

Face aux problèmes survenus lors de la construction de la première ligne, les élus ont également voulu anticiper sur certaines difficultés. Ainsi, des études de bruits et des analyses vibratoires seront réalisées sur tout le parcours, à charge pour Alstom de résoudre les problèmes et de s'engager contractuellement sur les niveaux acoustiques. Pour cela, le constructeur sera responsable du matériel mais également de la pose des voies. Par ailleurs, le matériel Citadis revient dans la norme avec une largeur de 2,40 m, contre 2,32 pour la première ligne. Une modification des rames leur permettra de s'adapter aux quais de la première ligne qui ne devront donc pas être rabotés pour accepter le nouveau matériel.

Nouveau réseau global bus-tram

En adoptant son nouveau tracé, l'Agglo a imposé que l'APS équipe la ligne dans le centre-ville d'Orléans, notamment rue Jeanne d'Arc, devant la cathédrale et la mairie. Le projet initial a été rallongé avec finalement une sec-

tion d'un kilomètre sans caténaires entre la place De Gaulle, où se croiseront les deux lignes, et un grand boulevard.

Déposé en juillet à la préfecture, le dossier de DUP devrait aboutir à l'automne 2007, permettant le lancement des premiers travaux de ligne dès l'été 2008 et une mise en service mi-2011. Même échéance pour la refonte complète du réseau. « C'est un projet global, précise Charles-Eric Lemaignen. On ne peut dissocier les bus du tram. » Une concertation va donc s'engager dès 2008 pour construire ce nouveau réseau autour des 30 lignes de bus et 2 lignes de tram. « Mais attention, prévient le président de l'Agglo, nous ne sommes pas contraints par un calendrier électoral, nous prendrons le temps nécessaire pour réussir ce projet. »

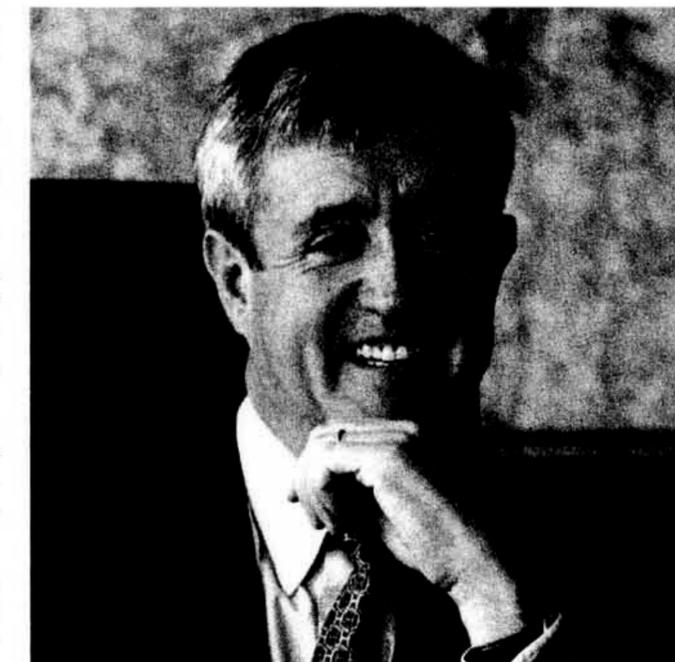
L'ensemble du projet est estimé à 298 millions d'euros, un budget bouclé essentiellement par autofinancement. Le président de l'Agglo attend cependant « au moins 10 % de subventions » de l'Etat et de la région. Si l'Etat semble accorder une oreille bienveillante à ce projet, la région y serait moins « sensible ». Mais une demande similaire de l'agglomération de Tours pourrait débloquent le processus.

Jean-Jacques TALPIN



L'APS équipera la ligne dans le centre-ville, notamment rue Jeanne d'Arc, devant la cathédrale et la mairie.

Charles-Eric Lemaignen, président de l'Agglo « S'il y avait eu un doute, je n'aurais pas signé »



Ville&Transports-MAGAZINE. L'agglomération a longtemps tergiversé avant de lancer son projet de tram fer. Pourquoi tant de retard ?

Charles-Eric Lemaignen. Parce que l'agglomération ne pouvait financièrement assumer un tram plus tôt. La première ligne a sérieusement fragilisé nos finances. Je défie donc quiconque de me prouver que l'on pouvait faire rouler ce tram en 2005. Cela aurait été un choix irresponsable pour l'avenir de nos communes. Je ne regrette donc rien. Et cela d'autant plus que nous avons mis à profit ce temps pour élaborer le meilleur projet possible.

V&T-M. La candidature unique d'Alstom vous a-t-elle fait hésiter ?

C.-E. L. S'il y avait eu un doute sur le montant de l'offre d'Alstom, je n'aurais pas signé. Nous avons négocié longuement pour obtenir les meilleures conditions,

sans doute plus avantageuses que dans de nombreux autres projets en France. Le montant des pénalités peut ainsi atteindre 20 % du marché, soit 18 millions. Nous ne réceptionnerons le matériel que 6 mois après sa mise en service et s'il a été performant au moins deux mois consécutifs. Le cahier des charges est le plus complet jamais été rédigé.

V&T-M. Pourquoi ne pas avoir adopté l'APS sur tout le centre-ville ?

C.-E. L. Cela aurait été préférable même si c'était évidemment plus cher. Mais cela s'explique avant tout par des considérations techniques au niveau de l'alimentation électrique, et surtout avec le besoin de traverser un boulevard qui voit passer plus de 40 000 véhicules/jour. C'était délicat. Cela dit, l'offre initiale était de 650 mètres en APS, nous l'avons finalement portée à 980 mètres.