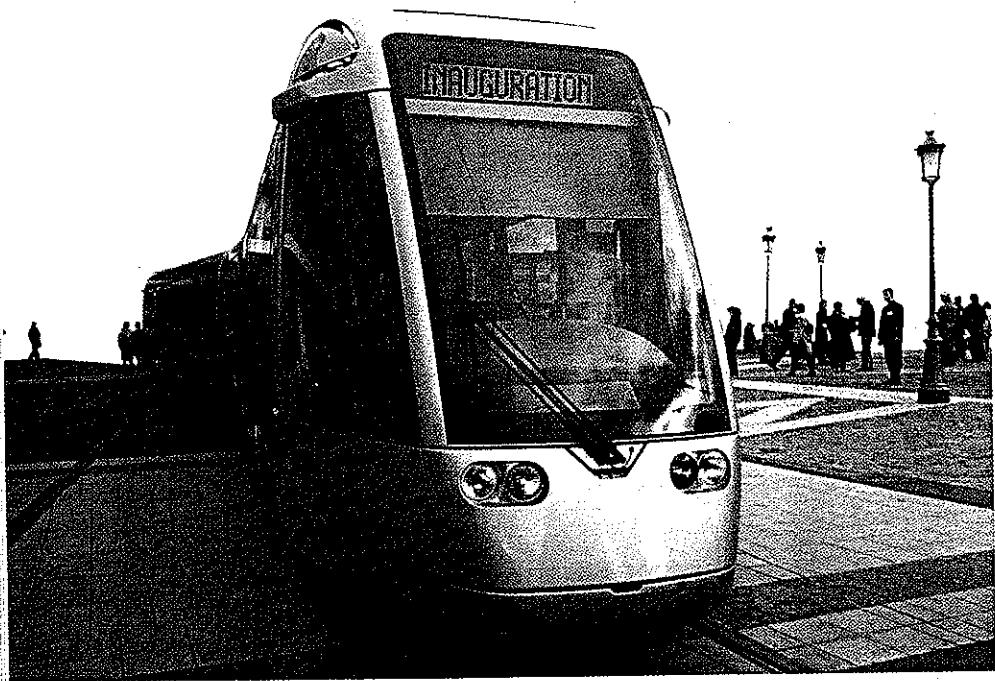


# Inauguration de la première ligne de tramway de l'agglomération urbaine d'Orléans

2167



(Photo RGCF)

**Fig. 1** - Les rames de type Citadis ont été construites par Alstom

## ■ Un projet vieux de 10 ans

Le lundi 20 novembre 2000, a été inauguré par le Premier ministre, Lionel Jospin, la première ligne

de tramway de l'agglomération orléanaise.

Cette ligne, longue de 18 kilomètres, relie sur un axe Nord - Sud le pôle urbain de Fleury-les-Aubrais qui s'est constitué autour de la gare SNCF des Aubrais, le centre de la

ville d'Orléans et le quartier universitaire de recherche et d'activités administratives de la ville d'Olivet et du quartier de La Source.

Cette mise en service est l'aboutissement d'un long processus commencé en février 1990 lorsque la communauté des communes lança une étude de faisabilité d'un transport en commun en site propre, qui devait conduire cinq ans et demi plus tard à la décision de construire une ligne de tramway.

Entre le lancement de l'enquête d'utilité publique, en décembre 1996, et la parution du décret du 28 juillet 1998 autorisant la construction de la ligne Nord - Sud, deux bonnes années au moins ont été perdues de l'avis de Jean-Pierre Sueur, maire d'Orléans, à examiner des réserves contestables, sans rapport avec les concertations locales, et qui n'ont finalement rien modifié du projet initial.

La période de réalisation du projet a été par contre extrêmement courte, puisque les premiers travaux de voirie ont commencé il y a tout juste 2 ans et que les premières rames ont été livrées par Alstom 17 mois après leur commande.



**Fig. 2** - Le Premier ministre Lionel Jospin est venu, en personne, inaugurer le tramway de l'agglomération orléanaise

**La plus longue première ligne de tramway réalisée en France ne coûtera pas un centime aux contribuables**

Le coût global de la ligne n° 1, y compris le matériel roulant et les installations de maintenance, s'élèvera à environ 2 milliards de francs (1,992 milliard de francs valeur janvier 1997).

L'essentiel du chantier a été constitué par la construction des 18 kilomètres de voie double incluant la recomposition urbanistique, des places et des sites traversés, ainsi que le traitement intégral de la voirie et des façades.

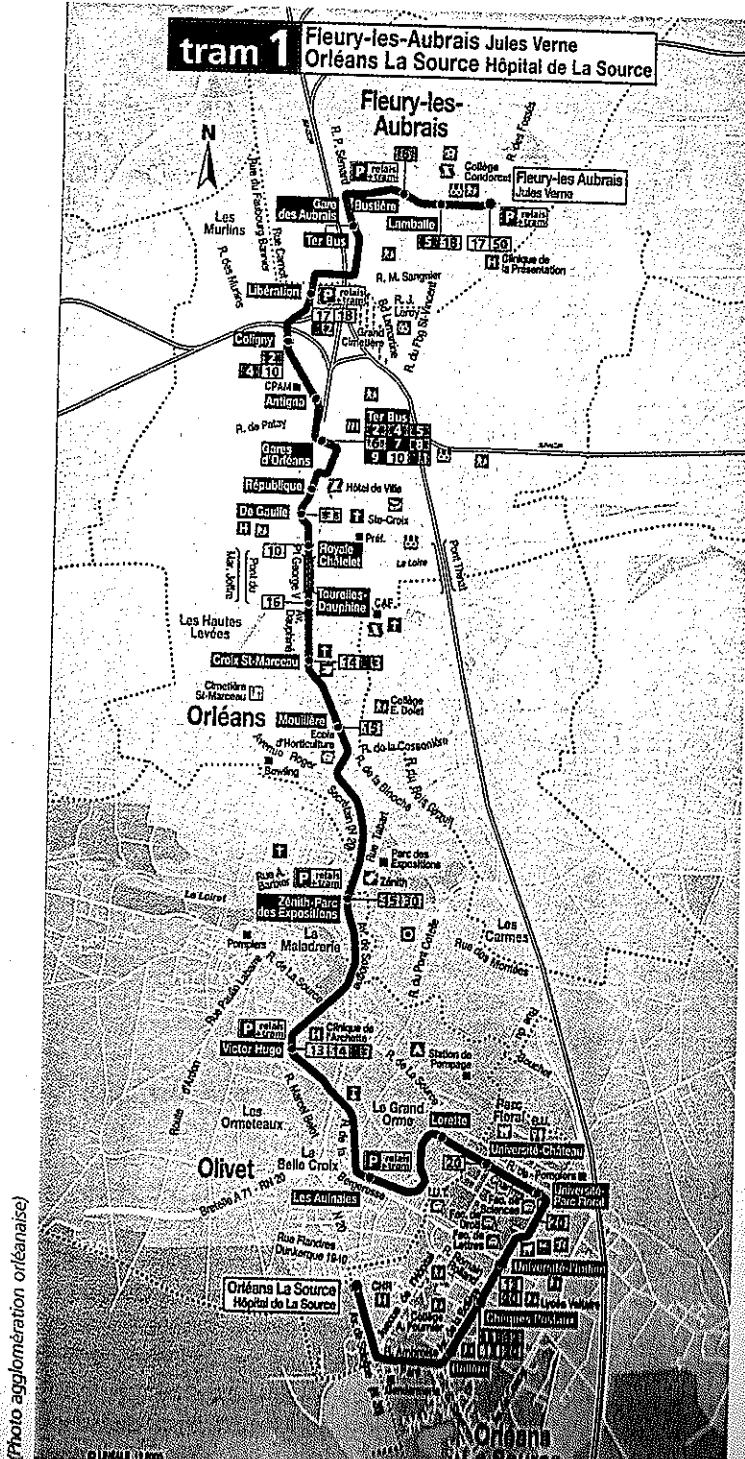
Sur plus de 8 kilomètres du parcours le tramway circule sur une plate-forme gazonnée. Plus de 1 330 arbres de 20 espèces différentes ont été plantés tout au long de la ligne ainsi que 30 000 arbustes qui composent des haies et des massifs.

Des ouvrages d'art lourds ont dû être réalisés pour traverser le Loiret, pour enjamber le complexe ferroviaire de la gare SNCF des Aubrais et pour passer sous la route nationale n° 20. La traversée de la Loire utilise le pont

historique Georges V dont la propriété départementale n'est pas sans rapport avec le caractère laborieux de la déclaration d'utilité publique.

Un dépôt a été aménagé à l'extrême Sud de la ligne. Il comprend un site de garage pour la totalité des rames et des installations de maintenance.

Le montage financier repose sur un très fort autofinancement par la communauté des communes de l'agglomération à hauteur de 33 %, le reste est constitué par une subvention d'état de 20 % et par l'emprunt de 47 % dont 35 % consentis par des banques et 12 % par des prêts projets urbains de la Caisse et Dépôts.



**Fig. 3** - La première ligne du tramway d'Orléans est tracée sur un axe Nord - Sud

Il n'y aura donc aucun recours à la fiscalité des ménages de l'agglomération.

## Le concept Citadis d'Alstom s'impose une nouvelle fois

Comme dans plusieurs villes françaises, le concept Citadis proposé par Alstom s'est imposé à Orléans. Cette gamme de matériel offre la particularité d'être constituée d'un assemblage d'éléments modulaires et standards présentant donc l'avantage de solutions éprouvées et compétitives tout en offrant de grandes possibilités de personnalisation sur l'aspect, l'aménagement et les performances.

Le parc est constitué de 22 rames dont 19 devraient être en service aux heures de pointe afin d'offrir un cadencement de 1 tram toutes les 6 minutes aux heures de pointe et de 1 tram toutes les 8 minutes en heures creuses.

Les rames sont climatisées et leur plancher extrêmement bas offre un accès parfaitement à niveau depuis un quai à peine plus haut qu'une bordure de trottoir.

Les 3 bogies, évidemment de conception très basse, et dont les parties les plus hautes telles que les roues et les éléments de suspension sont littéralement encastrées dans

(photo agglomération orléanaise)



**Fig. 5** - Sur 8 kilomètres la plate-forme du tramway est un site propre engazonné

des volumes totalement intégrés dans l'espace voyageurs, sont équipés de freins à disques ventilés fixés en bout d'axe.

## Caractéristiques générales des rames

**Nombre :** 22  
**Longueur :** 30 mètres (3 caisses)  
**Hauteur :** 3,27 mètres  
**Charge max. à l'essieu :** 10 tonnes  
**Poids d'une rame à vide :** 36,6 tonnes  
**Capacité :** 176 personnes dont 40 assises  
**Vitesse max. :** 80 km/h  
**Vitesses moyenne**  
**sur le parcours :** 22 km/h  
**Puissance :** 4 x 140 kW  
**Aménagement :**  
climatisation  
emplacements réservés pour les fauteuils roulants et les poussettes  
possibilité de transporter 4 vélos

comme des rétroviseurs qui lui transmettront des images sur le pupitre.

Pour la sécurité à l'intérieur des rames, deux caméras de surveillance permettront d'enregistrer des actes de malveillance et de visualiser, a posteriori leurs auteurs.



(photo RGCF)

**Fig. 6** - La société d'économie mixte SEMTAO est chargée de l'exploitation de la ligne

L'exploitation sera assurée par la société d'économie mixte SEMTAO qui disposera d'environ 100 conducteurs et agents de maîtrise.

Avant de dresser les premiers bilans d'exploitation de la ligne Nord – Sud, la communauté de l'agglomération orléanaise se penche déjà sur un autre projet dont l'évidence ne fait aucun doute : une seconde ligne Est – Ouest vers 2005.

J.M.J.

(photo RGCF)



**Fig. 4** - Intérieur d'une rame