

LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE

Supplément au numéro 20094 de La République du Centre du samedi 20 novembre 2010. Ne peut être vendu séparément.

SPÉCIAL

Le tram a dix ans !

Photo : Thierry Bougeot

VENDREDI, RUE ROYALE À ORLÉANS. Dans sa livrée « sable de Loire », cette rame de deuxième génération s'engage en direction de la place De-Gaulle à Orléans, sur laquelle se croiseront les deux lignes du réseau, d'ici 2012.

Le jour où le tramway est arrivé

■ Il y a dix ans exactement, Jean-Pierre Sueur, président (PS) de la communauté de communes, et Lionel Jospin, Premier ministre, lançaient la première ligne de tram. Une inauguration riche en symboles.

« L'agglomération d'Orléans a connu deux grandes coupures historiques : au 19^e siècle, on a construit deux gares, les Aubrais et Orléans ; au 20^e siècle, on a fait deux villes, Orléans et La Source. L'idée était que le tram allait nous permettre d'apporter une réponse à ces deux ruptures et de réunifier l'agglomération. » Voilà comment Jean-Pierre Sueur, ancien maire PS d'Orléans et président de la communauté de communes de l'agglomération orléanaise (CCAO), justifiait — et justifie toujours — le choix du tram et du tracé nord-sud, dont on fête aujourd'hui les dix ans.

Le 20 novembre 2000, à 14 heures, Lionel Jospin, Premier ministre PS de l'époque, coupait en effet le ruban tricolore, sur la place du Martroi (le matin même, il avait inauguré le pont de l'Europe). Catherine Tasca, alors ministre de la Culture, François Huwart, secrétaire d'État au Commerce extérieur et conseiller général d'Eure-et-Loir, et Patrice Magnier, préfet de région, étaient également de la partie. Sans oublier, bien sûr, les élus locaux. Pour l'occasion, huit des 22 rames, pleines à craquer, ont paradé devant les spectateurs, de la place du Martroi à la station Lamballe, à Fleury-les-Aubrais, sous les applaudissements du public.



LE 20 NOVEMBRE 2000, PLACE DU MARTROI. Lionel Jospin, Premier ministre de l'époque, coupe le ruban, accompagné de nombreux officiels et élus, dont Jean-Pierre Sueur et Pierre Bauchet, maire de Fleury-les-Aubrais (à sa droite). (Photo d'archives)

Une inauguration en grande pompe et riche de symboles, après un parcours semé d'embûches, sur le plan politique, et deux ans de travaux intenses.

« Colonne vertébrale de l'agglomération »

La décision de doter l'agglomération d'un réseau de tramway

avait été prise en novembre 1995 par le Sivom (Syndicat intercommunal à vocations multiples de l'agglomération orléanaise, ancêtre de la CCAO et ensuite de l'Agglo). Le tracé nord-sud de 18 kilomètres est définitivement adopté en 1996. Mais les premiers coups de pioche n'interviendront que

deux ans plus tard, en 1998, peu après l'avis favorable du Conseil d'État et la déclaration d'utilité publique. Aujourd'hui sénateur du Loiret, Jean-Pierre Sueur, ne regrette pas son choix. « J'ai toujours pensé que ce tram, qui relie La Source, l'université, l'hôpital, Olivet, le Zénith, Saint-Marceau, le

centre-ville, les gares, les cliniques et Fleury, serait la colonne vertébrale, le cordon ombilical, de l'Orléans du futur. Ce projet est en train de se réaliser (...) Et si c'était à refaire, je le referais ! »

Supplément réalisé par Marion Bonnet.

Dans la cabine avec Daniel Couet

■ Ancien chef de la ligne A, Daniel Couet revient sur l'inauguration de la ligne et nous plonge dans l'univers des conducteurs de tram.

Daniel Couet, 54 ans, était dans la cabine de la rame qui a transporté Lionel Jospin, il y a dix ans, le jour de l'inauguration de la première ligne. Non pas en tant que conducteur — c'est une femme qui était aux commandes —, mais en tant que chef de ligne. Il garde de cette journée « un très bon souvenir ». « Le matin, nous avons installé les rames en quinconce, quatre par voie. C'était très impression-

nant et très intéressant à organiser. Il a fallu composer avec la préparation des rames, les services de sécurité de l'Élysée... Et je suis content, aujourd'hui, de voir que ça roule, car j'y ai laissé un petit peu de moi-même. »

Daniel Couet fait un peu office de pionnier. Il était parmi les cinq premiers agents de la Setao partis « acquérir une culture ferroviaire » et se former à Nantes, en 1998, dans la perspective de l'arrivée du tram. S'il ne conduit plus de rames (aujourd'hui, il est plutôt du côté de l'organisation et de la formation), Daniel Couet a passé de nombreuses heures dans une cabine et sait parfaite-

ment ce qu'y vivent les conducteurs.

« Comme des champignons »

Dans sa « loge », le conducteur est comme dans une bulle. Un isolement propice à la concentration. « La conduite d'un tram nécessite une attention de tous les instants. Elle doit être très anticipative. C'est au conducteur d'essayer de prévoir le comportement des automobilistes », explique Daniel Couet.

Mais, derrière leurs vitres, les tramistes, puisque c'est aussi comme cela qu'on les appelle, sont aussi les témoins privilégiés de l'évolution de la ville. « C'est vrai qu'on suit les constructions, on les voit pousser comme des champignons. Parfois, on arrive aussi à reconnaître certains usagers », confirme Daniel Couet.

Les conducteurs ont leurs petites habitudes, pour passer le temps. « Il y en a plein qui s'occupent en essayant de calculer leur vitesse en fonction du phasage des feux, pour ne pas avoir à s'arrêter », confie-t-il. Côté vitesse, justement, c'est dans la ligne droite entre le Zénith et le quartier du Larry que « l'on peut utiliser la pleine puissance du tram. Après la zone nord, avec tous ses carrefours et ses piétons, cela permet de souffler un peu, de casser le rythme. »

Un nouvel urbanisme



Le quartier Coligny, à Orléans, est sorti de terre parallèlement à l'arrivée de la ligne A. (Photo : Pascal Proust)

Plus qu'un moyen de déplacement, le tramway est aussi un outil au service de l'urbanisme, voire « d'une nouvelle urbanité », comme le disait Jean-Pierre Sueur, lors de son discours inaugural.

Une ligne de tram entraîne en effet dans son sillage tout une série de transformations, tant sur le plan de l'aménagement urbain, pensé comme plus respectueux de l'environnement, que sur le plan des comportements humains.

Ainsi, par sa simplicité, sa rapidité, le tramway a conduit de nombreux habitants à changer leurs habitudes en matière de déplacements et de stationnement, entre autres. Aujourd'hui, on ne prend plus

systématiquement sa voiture pour se rendre en centre-ville d'Orléans.

Mais le tram s'est aussi accompagné de la création de nouveaux quartiers, qui se sont organisés autour d'une station. Les secteurs Coligny à Orléans et du Larry à Olivet en sont les meilleurs exemples. De friches et de vergers, ils se sont mués en espaces urbains modernes et complets (avec habitations, commerces, bureaux...), dont l'aménagement se termine aujourd'hui. Enfin, cerise sur le gâteau, grâce à la ligne A, l'art contemporain n'est plus l'apanage des musées. Il a fait son entrée en plein cœur de l'agglomération, via huit œuvres, qui jalonnent le parcours des rames.

REPÈRES

■ Chronologie

Novembre 1995 : les élus du Sivom de l'agglomération orléanaise votent le principe de se doter d'un réseau de tramway.
Janvier 1996 : une consultation publique est lancée.
Mars 1996 : Jean-Louis Bernard, député UDF, lance un plaidoyer pour un tramway à pneus.
Mai 1996 : le Sivom adopte le tracé définitif de 18 km.
Mars 1997 : le Sivom vote la réalisation de la première ligne nord-sud, par 61 voix pour et 16 contre.
Juillet 1998 : le projet est déclaré d'utilité publique.
Octobre 1998 : début des travaux.
Août 2000 : le tram fait ses premiers tours de roues.
Septembre 2000 : dernière soudure, près des Aulnaies.
Novembre 2000 : inauguration (le 20) et ouverture au public (le 27).

■ Coût

La construction de la ligne A a coûté, à l'époque, près de 1,972 milliard de francs (soit environ 304 millions d'euros). À titre de comparaison, le budget alloué à la ligne B actuellement en construction se monte à environ 315 millions d'euros (dont 38 millions subventionnés par l'État dans le cadre du Grenelle de l'environnement).

■ Le tracé

La ligne A s'étend sur 18 kilomètres entre les stations Hôpital de La Source à La Source et Jules-Verne à Fleury-les-Aubrais, en passant par l'université, le quartier du Larry, Saint-Marceau, la rue de la République et les gares d'Orléans et des Aubrais. Elle traverse trois communes : Olivet, Orléans et Fleury. Elle compte 24 arrêts et six parcs-relais. Sa construction a nécessité la pose de 4.365 rails de 18 mètres chacun et la réalisation de 5.000 soudures.

■ Les rames

Vingt deux rames du modèle Citadis 301 d'Alstom ont été commandées par la communauté de communes de l'agglomération orléanaise. Longues de 30 mètres, larges de 2,32 mètres et pesant, à vide, 36,6 tonnes, elles peuvent accueillir 176 passagers. Équipées de quatre caméras de vidéosurveillance chacune, leur vitesse maximale peut atteindre les 80 km/h, mais leur vitesse commerciale se limite à une vingtaine de kilomètres par heure en moyenne.

■ Emploi

La réalisation de la ligne a nécessité près de six millions d'heures de travail et l'intervention de 160 entreprises. Elle a généré quelque 1.000 emplois.

■ Espaces verts

1.300 arbres de 20 essences différentes ont été plantés au fil de la ligne.

■ Art

Huit œuvres d'art contemporain ponctuent le parcours du tramway.

■ Centre de maintenance

D'une superficie de 25.000 m², le centre de maintenance construit à La Source comprend six voies de maintenance dont deux sur fosse et l'une équipée d'une passerelle qui permet d'accéder à la toiture des rames, une station-service, des locaux techniques et huit voies destinées au remisage.



JEUDI, À LA SOURCE. Daniel Couet, aux commandes d'une rame Citadis 302, destinée à la ligne est-ouest.