Orléans. Le tram met de l'ordre dans la ville

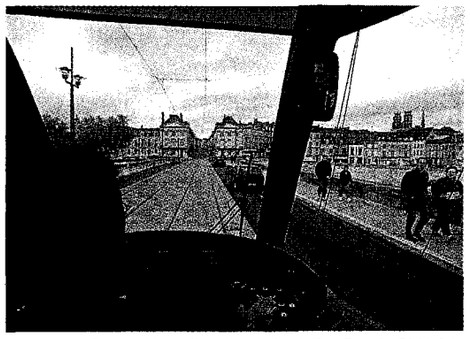
Inaugurée le 20 novembre, la première ligne de tramway d'Orléans a pour objectif de relier les principaux pôles d'appuis d'une agglomération diffuse et hétérogène. Elle redonne également de l'attrait aux transports publics locaux, qui affichent jusqu'ici une fréquentation des plus faibles.

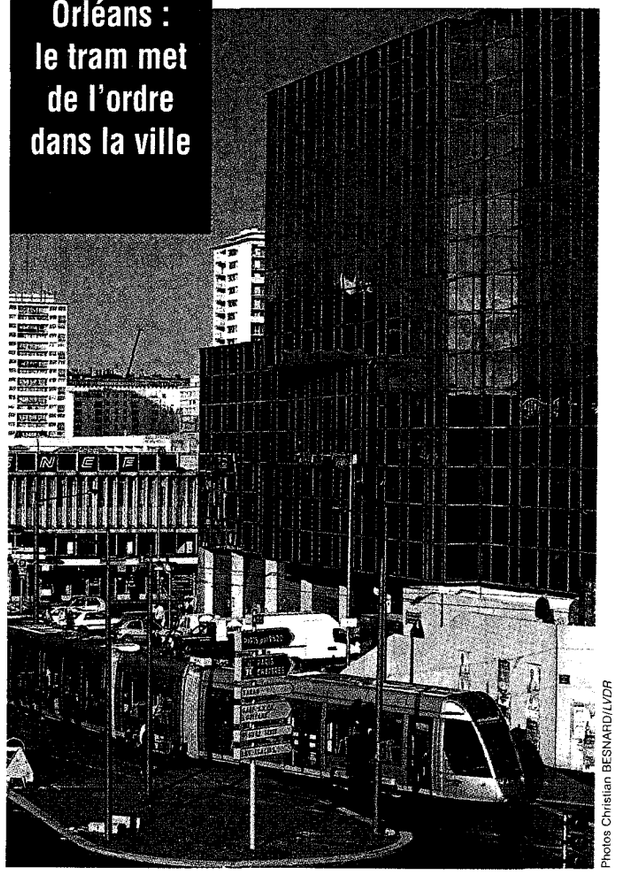
Le tramway résoudra-t-il le paradoxe orléanais ? Son réseau de transports urbains est en effet le troisième de France pour l'offre (36,1 km par habitant) et le deuxième en capacité (4285,63 places par km et par habitant), mais c'est aussi l'un des moins fréquentés, avec 61 voyages par an et par habitant ! « *Une étude réalisée par Transdev a confirmé que nous étions très mauvais sur la fréquentation* », soupire Jean-Pierre Lapaire, président de la commission transport à la communauté de communes et président de la société d'économie mixte des transports de l'agglomération orléanaise (Semtao). Mais l'élu a toutes les raisons de penser que cela va changer. « *La révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, réalisée entre 1987 et 1995, ne s'est pas traduite par des arbitrages entre les aspirations des 20 communes, mais par un projet cohérent pour l'agglomération* », souligne-t-il. Et c'est justement le tramway, outil d'aménagement qui permettra de « *relier au centre les pôles d'appuis d'une agglomération diffuse, en tache d'huile* ».

Moyen de reconquête de la clientèle, le Citadis d'Alstom, couleur « sable de Loire », entrera en service le 24 novembre. « *La ligne de tramway la plus longue d'Europe construite sur le temps le plus court* », commente Bernard Sarazin, directeur général de la Semtao. « *Depuis qu'il fait ses essais en centre-ville, les passants demandent quand ils pourront le prendre* », poursuit-il. Longue de 18 km, traversant trois communes – Orléans, Fleury-les-Aubrais et Olivet – et le centre urbain du nord au sud, la ligne doit aussi devenir, « *le fil d'Ariane de l'agglomération* », assure Jean-Pierre Sueur, maire (PS) d'Orléans. Maire de Saint-Jean-de-Braye, troisième commune de l'agglomération, Jean-Pierre Lapaire se souvient néanmoins avoir eu fort à faire pour convaincre. « *Lorsque je parlais de pollution, de santé publique, on me riait au nez. Or la réalité de la qualité de l'air en 1998, selon l'observatoire des déplacements, c'est quand même 15 jours classés médiocres ou mauvais.* »

Idée reçue par excellence : le tramway gène la circulation, il faut un métro. « *Et la voiture mangerait alors tout l'espace !* » s'exclame Jean-Pierre Lapaire. Face à cette contradiction – la mobilité augmente mais on ne peut plus créer de voiries – une seule solution : « *Un transport collectif ayant priorité absolue.* » Le déclic s'est produit lors d'une visite à Nantes. « *Jean-Pierre Sueur y a entendu de plusieurs voix le même discours, puis nous nous sommes promenés dans les rues "piétons-bus", cette séance théorique et pratique a achevé de le convaincre.* »

Tout comme à Strasbourg ou à Nantes, le tramway orléanais démontre ses qualités d'outil d'aménagement urbain dans un ensemble très hétérogène. « *Pratiquement tous les cas de figures d'insertion d'un tram existent à Orléans*, assure Christian Buisson, chef de projet tramway pour la Semtao-Transamo (filiale du groupe Transdev spécialisée dans l'assistance à maîtrise d'ouvrage). *Le passage dans un centre historique et même sur un pont classé, la desserte de La Source, à l'urbanisme typique des années 60-70, d'une banlieue pavillonnaire à Fleury-les-Aubrais, des zones d'activités, du campus, des friches agricoles à Olivet où une nouvelle ZAC de 700 logements est en construction, des avenues résidentielles en bordure du centre et des rues piétonnes.* » Sans oublier un court tronçon en souterrain à Olivet, sous la RN 20 reliant le centre à La Source. Un secteur où le chantier a pris du retard pour cause d'affaissements de terrains. Fin juin, l'équipe a dû prendre la décision de poser ballast et traverses plutôt que du béton sur 500 mètres afin de faciliter la maintenance. Mais sur tout le reste de la ligne, la verdure domine. Huit kilomètres discontinus de gazon, 1 600 arbres plantés, des milliers d'arbustes, buissons et autres taillis. Et bien sûr, des aménagements de façade à façade : nouvelle voirie, trottoirs refaits, fils électriques enterrés, mobilier urbain dessiné par Jean-Michel Wilmotte. Le tout réalisé en deux ans et deux mois au lieu des trois années initialement prévues. Un quasi tour de force. « *Mais cette rapidité s'est acquise au détriment du phasage : on a tout fait en même temps* », admet Christian Buisson. Une chance que l'élimination de la voiture de la rue de la République, en 1995, ait été l'occasion de dévier les réseaux souterrains en prévision du passage du tram. Reste encore trois réaménagements qui ne seront achevés que début 2001 : place de Gaulle, dans le centre, où le gazon et des fontaines lumineuses remplaceront les places de stationnement ; place Croix-Saint-Marceau, l'ancien carrefour accueillant une station tram centrale et une double haie d'arbres ; enfin, la place de la gare des Aubrais, qui sera dotée d'un parvis piétons.


Sur le pont George V, en direction de la station Royale-Châtelet.


Photos Christian BESNARD/LVDR

La gare d'Orléans va être reconstruite et devenir une plate-forme multimodale.

Des modifications en profondeur que Jean-Pierre Lapaire résume par la formule de son père spirituel, Alain Chénard, acteur de la mise en place du tramway à Nantes : « *Au départ, la commande, c'est du transport. A l'arrivée, c'est de la ville et de l'espace urbain !* » Illustrée à Orléans par plusieurs actions sur la structure de ville : « *D'abord, le marché immobilier va densifier la ville autour du tramway, ce qui n'est pas un mal dans une agglomération qui a consommé deux fois plus d'espace en 20 ans qu'en 2000 ans.* » Ensuite, le tram incorpore La Source et ses étudiants dans la ville, valorise le secteur d'activités de l'ilôt de la Râpe et reliera la gare des Aubrais au centre, tout en permettant « *une restructuration autour de la station Lamballe, ce qui donnera un centre à Fleury* ».

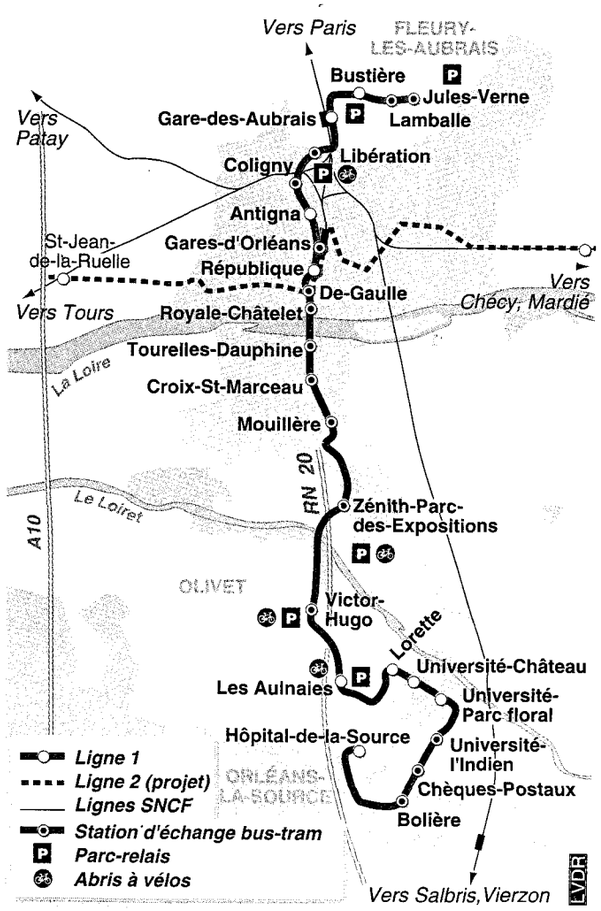
Enfin, la voiture perd du terrain, comme sur l'avenue de Paris ou celle de La Bolière, où les 2 fois 2 voies deviennent une voie dans chaque sens. Et le tramway a aussi été un catalyseur de projets. Ainsi, un protocole d'accord entre la SNCF, RFF, la Région Centre, la communauté de commune et la ville d'Orléans vient d'être signé. « *Il prévoit la reconstruction de la gare d'Orléans pour que ce soit une gare de la multimodalité, avec une nouvelle architecture, ouverte sur l'avenue de Paris plutôt que masquée par le centre commercial* », rappelle Jean-Pierre Sueur. Les travaux devraient démarrer début 2001 pour un chantier d'environ trois ans. Autre exemple : « *L'illumination du pont George V, hors budget tram, mais directement liée* », assure Christian Buisson.

Doté de la priorité absolue aux 65 carrefours traversés, le tramway mettra 46 minutes pour relier l'hôpital de La Source au terminus Jules-Verne, à Fleury-les-Aubrais. Une rapidité qui permettra peut-être aux

Suite page 34

1,8 MILLIARD DE FRANCS DE BUDGET

- Population du PTU : 264 464 habitants (20 communes).
- Ligne 1 : 18 km et 24 stations (dont 15 d'échange avec les bus) entre Fleury-les-Aubrais (terminus Jules-Verne) et Orléans-La Source (terminus au centre hospitalier régional).
- Fréquentation attendue : 45 000 voyageurs par jour sur la ligne de tramway et 93 600 sur le réseau Semtao (contre 70 000 aujourd'hui).
- Fréquences : de 4 h 30 à 1 h 30, 6 min en heures de pointe et 8 à 10 min en heures creuses
- Vitesse commerciale moyenne : 22 km/h
- Maîtrise d'œuvre : Systra (mandataire commun)
- Maîtrise d'ouvrage : communauté de communes de l'agglomération orléanaise. Maîtrise d'ouvrage déléguée à la Semtao et à Transamo (filiale du groupe Transdev, spécialisée dans l'assistance à maîtrise d'ouvrage).
- Matériel roulant : 22 rames Citadis 301 d'Alstom dessinées par Philippe Neerman. Plancher bas mixte, 176 places dont 40 assises.
- Coût : 1,883 milliard de francs (valeur janvier 1997), dont 232 millions de matériel roulant.
- Financement : 20 % subvention de l'Etat (374,56 millions de francs), 47 % emprunts (920 millions), 33 % autofinancement (environ 600 millions).



DEUX ANS DE TRAVAUX

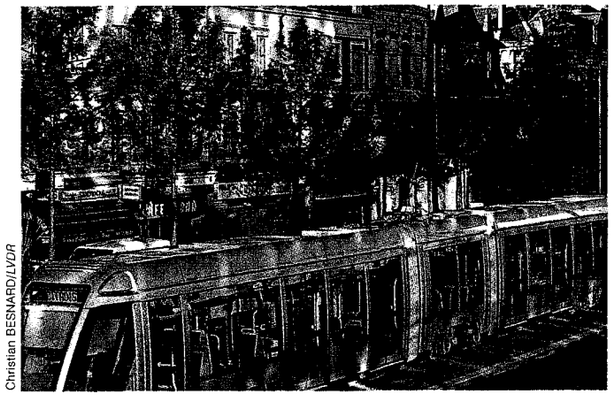
5 ans d'études, 3 ans de procédures et 2 ans de travaux pour 18 km de tramway

- **Février 1990 : le Sivom décide de lancer les premières études de faisabilité**
- **Novembre 1995 : décision de principe sur la construction d'un réseau de tramway, avec d'ici à l'an 2000, une première ligne nord-sud, épine dorsale**
- **Janvier 1996 : concertation préalable**
- **Décembre 1996-janvier 1997 : enquête publique**
- **27 juin 1997 : le Sivom demande au gouvernement de solliciter l'avis du conseil d'Etat en raison des deux réserves émises par le commissaire-enquêteur**
- **28 juin 1998 : avis favorable du conseil d'Etat**
- **28 juillet 1998 : déclaration d'utilité publique**
- **Septembre 1998 : démarrage des travaux**
- **Décembre 1999 : décision de lancer les études préliminaires pour le seconde ligne, envisagée pour 2005**
- **24 novembre 2000 : mise en service de la ligne : 18 km entre Fleury-les-Aubrais et La Source.**

Suite page de la page 32

transports collectifs d'accroître leur part de marché, qui est de 17,9 % pour l'ensemble des transports motorisés (73,8 % pour la voiture). Un score honorable, d'autant que la fréquentation baisse sur le réseau de la Semtao (moins 10 % sur les trois dernières années). Selon les estimations, en 2001, l'entreprise de transport attend *« 93 600 voyageurs par jour, dont 45 000 pour le seul tramway, soit 23,4 millions sur l'année »*, assure Eric Omnès, directeur marketing et développement à la Semtao. Six parkings-relais totalisant 900 places (dont 4 dotés d'abris à vélos) ont été créés aux extrémités de la ligne. On y accède avec son titre de transport ou moyennant 20 francs, tarif comprenant le stationnement ainsi que le trajet en tram pour un maximum de 7 occupants du véhicule.

Chez l'exploitant, la mise en œuvre de cette technologie a été facilitée par l'appartenance au groupe Transdev. *« Passer du bus au tram était pour nous une révolution*, assure Bernard Sarazin, directeur général de la



Christian BESNARD/LVDR

Avenue de Paris. Des rames couleur « sable de Loire » qui s'intègrent dans le centre-ville, et une ligne où la verdure domine.

Semtao. *Chez Transdev, il y a une histoire et une compétence tramway, et Nantes nous a accueillis à bras ouverts, nous a aidés par exemple à rédiger et valider le manuel d'habilitation des conducteurs. »* D'ici à janvier 2001, 100 conducteurs auront passé cette habilitation à la conduite.

Au rythme d'une livraison tous les 15 jours, les 22 rames de Citadis 301 d'Alstom doivent être livrées le 4 janvier prochain. A l'ouverture, le 24 novembre, les fréquences ne seront que de 12 à 15 minutes et 10 véhicules suffiront. Un « rodage » qui durera un mois, *« en quelque sorte des essais grandeur nature »*, affirme Bernard Sarazin. Pour cette raison aussi, le réseau de bus restructuré en rabattement sur le tramway ne sera mis en place que le 26 décembre (voir page 38), avec *« à moyens humains constants, une offre accrue de 10 % »*. Les rames sont dotées d'une porte vitrée centrale antivandalisme, permettant de condamner la moitié arrière du véhicule. *« Nous avions vu à La Haye ce système pour regrouper les voyageurs près du conducteur le soir*, raconte Christian Buisson. *Et Valenciennes et Lyon ont demandé la même chose à Alstom. »*

Cette ligne aura coûté 1,883 milliard de francs, soit à peine 10 millions de plus que prévu – *« Nous avons ajouté quelques aménagements, notamment des parapets sur le pont George V, la création d'un parking supplémentaire près de l'hôpital »*, expose Christian Buisson – et avec peu d'endettement pour la communauté de communes. *« Nous ferons la seconde ligne dans les mêmes conditions*, prédit Jean-Pierre Lapaire. Optimiste, il assigne à l'agglomération un objectif très ambitieux. *« La part de marché des transports collectifs doit pouvoir passer à 25 %. Quand on respecte les exigences de la loi sur l'Air, il n'y a aucune raison pour que le réseau de transports en commun ne s'affirme pas. »*

Cécile NANGERONI

Les hommes du tram. **Le politique, les techniciens et l'architecte**

Jean-Pierre Lapaire, président de la Semtao

Un militant de la première heure

En arrivant à la présidence du Sivom en 1989, Jean-Pierre Lapaire a une idée fixe. *« Dans une agglomération en tache d'huile, il faut utiliser un transport en commun en site propre comme outil d'aménagement. »* Il installe alors à la tête du réseau Christian Buisson, un homme de Nantes, la ville qui a relancé le tram. Et se bat contre les idées reçues, comme « il faut 400 000 habitants pour faire un tramway ». *« Ce qui compte, c'est le nombre de passagers potentiels, le tram est pertinent à partir de 40 000. »* Elu maire (PS) de Saint-Jean-de-Braye en 1983, il se pose comme *« l'anti-président du Sivom, Jacques Douffiagues, autoritaire et technocratique »*. Et le bat aux législatives de 1988. Rapporteur de la loi d'orientation sur la Ville, il s'emploie à y faire inscrire le mot « transport » autant que possible. A 58 ans, président de la commission transport à la communauté de communes (succédant au Sivom en 1999) et de la Semtao, Jean-Pierre Lapaire affirme : *« A Orléans, nous sommes les enfants d'Alain Chénard »*, l'ancien maire de Nantes. *C. N.*

SP

Christian Buisson, directeur de projet

L'apport de l'expérience nantaise

Issu d'une famille de cheminots, Christian Buisson, 53 ans, s'est très tôt intéressé aux transports urbains, *« une lourde hérédité ! »*, plaisante-t-il. Avec une maîtrise de géographie, il entre à l'UTPUR (Union des transports publics urbains et régionaux), ancêtre de l'UTP, et passe quelques années à la RATP, au département des études. Sa rencontre avec le tramway date de 1979, il rejoint la Semitan, le réseau nantais, à l'exploitation et au projet tramway, qu'il suit des études à la mise en service. Un court passage au siège de Transdev (Transcet à l'époque), où il est chargé de l'assistance technique aux réseaux, et le voici à Orléans. Il dirige la Semtao (de 1989 à 1997) et s'investit dans le projet de tramway – *« fin 1995, 90 % de mon temps y était consacré »* – avant de prendre la direction de l'équipe projet (25 personnes). Il supervise les deux phases de la maîtrise d'ouvrage : études, procédures, subvention, etc. Selon lui, *« la plus stressante. Un parcours du combattant nécessitant un gros investissement personnel »*, puis les travaux. *« On est dans l'action : gestion des marchés, des chantiers, suivi des coûts, de la communication... C'est plus concret, donc plus gratifiant. »* *C. N.*

Bernard Sarazin, directeur de la Semtao

L'organisateur de la nouvelle offre

Urbaniste de formation (Centre d'études supérieures d'aménagement de Tours), Bernard Sarazin, 49 ans, aujourd'hui directeur de la Société des transports de l'agglomération Orléanaise (Semtao), est arrivé dans les transports en 1981 : au réseau d'Angoulême, il dirige le service développement. Huit ans plus tard, il devient directeur commercial aux transports Mulhousiens, puis dirige le réseau de Longwy. En 1996, il devient l'adjoint de Christian Buisson, puis lui succède à la tête de la Semtao. Pour préparer l'exploitation du tramway, il s'associe au développement du projet (suivi des aspects administratifs et financiers), redéfinit l'offre, réfléchit à la refonte du réseau de bus, à l'intégration des parcs-relais. Et supervise *« la préparation du manuel de formation des conducteurs, de la maintenance des rames, des installations fixes et équipements divers, toutes choses complètement nouvelles pour nous »*. *C. N.*

Jean-Michel Wilmotte, designer

Dans la ligne historique

Alexandra BOULAT/SP

Cet architecte et designer, qui a créé son bureau d'études en 1975, s'est fait connaître par ses réalisations en architecture intérieure et pour la transformation du Grand Louvre (1990) et de son aile Richelieu, en 1993. Depuis, Jean-Michel Wilmotte, 52 ans, s'est lancé dans le mobilier urbain. D'abord en dessinant pour JC Decaux abris et candélabres, ensuite en réalisant les abris du tram de Rouen, le nouveau mobilier des Champs-Elysées, la salle d'attente Eurostar. En 1998, plusieurs villes font appel à lui pour le mobilier lié à leur tramway : Lyon, Valenciennes et bien sûr Orléans, où son projet d'insertion urbaine a été choisi par Jean-Pierre Sueur, qui l'a jugé *« le plus abouti, aussi bien pour l'inscription du tram dans le site que pour la recomposition urbaine qu'il induit, que pour le retraitement des voiries, du paysage et du mobilier urbain »*. Un aménagement adapté aux sites traversés avec une thématique propre à Orléans : celle de la ligne historique, chaque station faisant l'objet d'une animation graphique particulière. *C. N.*

Gérard Cherel, maître d'œuvre

Le challenge des délais et des prix

Photos Christian BESNARD/LVDR

Directeur de la maîtrise d'œuvre, Gérard Cherel signe à Orléans son premier grand chantier. A la tête d'une trentaine de personnes venues de six sociétés (Systra-Setec-Governor-Tudelle-Gec-Barbier), cet ingénieur civil des Ponts-et-chaussées de 43 ans, issu de Systra et de la RATP, avoue avoir *« quelque peu souffert »*. *« Ce n'était pas de tout repos*, explique-t-il, *les élus nous ont mis la pression pour tenir les délais. »* Il en garde malgré tout un *« bon souvenir »*, et reconnaît la *« qualité exceptionnelle du maître d'ouvrage qui a tout fait pour solutionner les problèmes »*. Gérard Cherel n'est pas peu fier d'avoir relevé le challenge des délais et des prix : *« Techniquement, ce n'était pas un chantier difficile, tout s'est déroulé comme nous l'avions prévu. Le plus compliqué était de coordonner les intervenants, les différents chantiers. Nous sommes au rendez-vous avec juste quelques semaines de retard. »* Sur le plan financier, technique et humain, le tram d'Orléans restera donc son *« plus beau chantier »*. *J.-J. T.*

Jean-Pierre Sueur.
« Le tram est une réponse crédible au tout-automobile »

Maire d'Orléans et président de l'association des maires des grandes villes de France, Jean-Pierre Sueur estime que les transports publics ont un rôle essentiel à jouer pour assurer la cohérence d'espaces urbains monofonctionnels.

***La Vie du Rail* : Il y a peu, vous militiez pour *« une révision du versement transport qui pèse sur les entreprises et l'emploi »*, et souhaitiez que l'Etat prenne le relais. Le budget 2000 accordant un milliard supplémentaire aux collectivités, est-ce toujours votre point de vue ?**

Jean-Pierre Sueur : En dépit de ses défauts, le versement transport a le mérite d'exister. Je ne suis pas partisan de sa suppression sans solution de remplacement, or je ne suis pas sûr que, par exemple, des taxes sur l'essence soient d'actualité... Par ailleurs, je souhaite que la ligne budgétaire consacrée aux transports urbains continue de s'accroître à la faveur des prochaines lois de finances. Car nous sommes loin du compte quand on additionne le coût de tous les projets qui sont décidés ou prévus.

***LVDR* : Après le retard d'un an dans l'obtention de la déclaration d'utilité publique du tramway, vous aviez déclaré qu'il fallait réformer la procédure d'enquête publique. Etes-vous parvenu à faire avancer ce dossier ?**

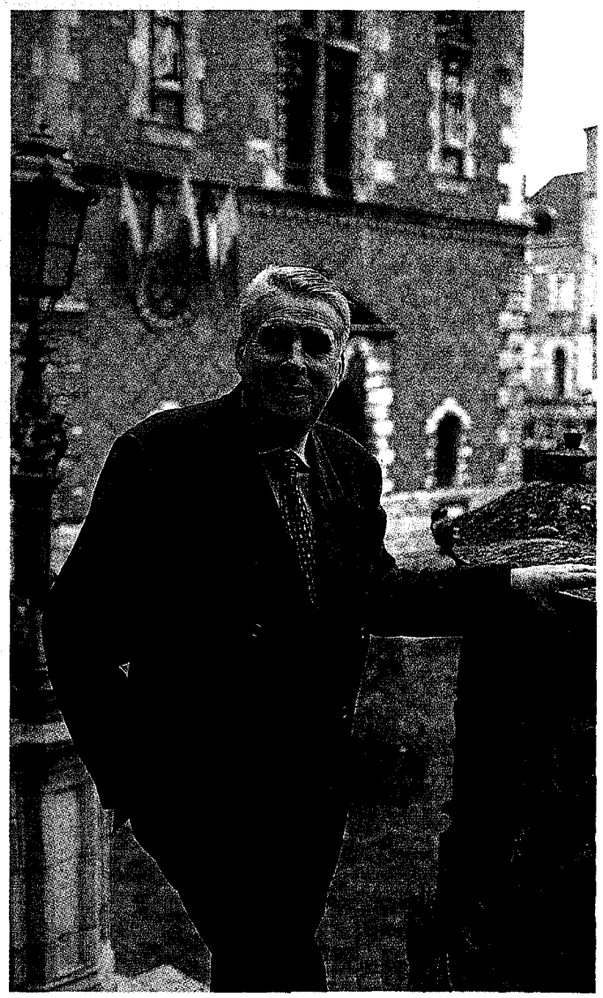
J.-P. S. : L'association des maires des grandes villes de France, que je préside, a fait des propositions qui ont pour partie été reprises par la commission du Conseil d'Etat, présidée par Nicole Questiaux. En résumé, je reproche à la procédure de l'enquête publique de faire plusieurs choses en même temps – concertation, prise en compte des contraintes d'intérêt public de l'Etat, décision de faire ou de ne pas faire tel projet – et de mal les faire. Nous proposons donc trois phases distinctes, mieux adaptées à chacune de ces préoccupations.

***LVDR* : Quelles seraient ces trois phases ?**

J.-P. S. : Premièrement, une concertation d'envergure, à un moment où le projet n'est pas encore bouclé. Car la concertation préalable telle qu'elle existe est très légère et, lorsqu'on dépose une demande de Déclaration d'utilité publique (DUP), le dossier est pratiquement bouclé. Cette concertation serait lancée par une autorité indépendante, les commissaires-enquêteurs pourraient veiller à l'impartialité, à la présentation de tous les documents, à ce que la durée soit suffisante, etc.

Deuxième phase, la prise en compte des préoccupations légitimes des ministères. Il est normal que la Défense veuille savoir si les chars Leclerc pourront passer, que l'Environnement s'intéresse à la qualité du paysage, que la Culture surveille le patrimoine... mais il est aberrant que cela se traduise par une procédure abominablement lourde, l'instruction mixte à l'échelon central (IMEC), qui consiste à envoyer le dossier du projet en double exemplaire à tous les ministères. Il suffit qu'un seul ministère traîne pour tout bloquer ! C'est une opération archaïque, bureaucratique, inefficace et qui peut prendre un an. Nous souhaitons la remplacer par une procédure déconcentrée, assurée par le préfet de région ou de département et les services de l'Equipement, de la Culture, de l'Environnement, etc.

Troisième point, quant à l'utilité d'un projet : j'estime que dès lors que les deux précédentes phases ont été accomplies, c'est aux élus de décider. Au vu des trois documents administratifs – concertation, prise en compte des contraintes de l'Etat et délibération des élus –, le Premier ministre ou le préfet prononcerait la DUP.



JEAN-PIERRE SUEUR,
maire d'Orléans et président de la communauté de communes de l'agglomération orléanaise

Député (PS) du Loiret depuis 1981, il rejoint le gouvernement au poste de secrétaire d'Etat aux collectivités locales de 1991 à 1993. Elu maire d'Orléans en 1989, il préside la communauté de communes de l'agglomération ainsi que l'association des Maires des grandes villes de France. En 1998, il rédige un volumineux rapport sur la politique de la Ville pour le ministère de l'Emploi et de la Solidarité. En 1999, il publie « Changer la ville, pour une nouvelle urbanité » (Editions Odile Jacob).

***LVDR* : Le rôle des commissaires-enquêteurs serait alors complètement différent...**

J.-P. S. : Il arrive fréquemment qu'ils jugent sur le fond, ce qui n'est pas leur rôle. Laissons les élus des collectivités locales prendre leurs responsabilités politiques. S'il doit y avoir sanction, ce sera celle des électeurs ! C'est finalement comme cela que ça se passe, mais avec des années de retard. A cet égard, Caen est un cas d'école : malgré les recours et les procédures, les élus feront le TVR.

***LVDR* : La première ligne de tramway permettra-t-elle de réparer ou au moins d'atténuer les erreurs urbanistiques faites dans l'agglomération orléanaise ?**

J.-P. S. : Orléans est représentative des agglomérations françaises. Elle s'est constituée par juxtapositions d'espaces monofonctionnels : centre ancien, faubourgs, périphéries de grands ensembles, périphéries pavillonnaires, périphéries commerciales, campus universitaire, technopôle, parcs d'activités et de loisirs. Dans mon ouvrage *« Changer la ville pour une nouvelle urbanité »*, je préconise un modèle de ville conviviale où tous les espaces proposent du logement de qualité, des commerces, des loisirs, etc. La ville du futur sera celle de la pluricentralité. Mais ce modèle là n'existe qu'avec un facteur essentiel : la mobilité, donc la facilité du déplacement. Orléans a été marquée du nord au sud par deux ruptures historiques : au XIXe siècle, la création de deux gares distantes de 5 km, puis la construction d'Orléans-La Source à 12 km, comportant notamment un campus universitaire de 17 000 étudiants. Pour l'agglomération, le tramway est un fil d'Ariane. Réponse crédible au tout-automobile, cette épine dorsale réunifie des agrégats urbains qui avaient perdu leur cohérence.

La Source-Chèques Postaux. Ce quartier, situé à 12 km du centre, comporte également un campus de 17 000 étudiants.

Photos Christian BESNARD/LVDR

« La ville future sera celle de la pluricentralité. Ce modèle n'existe qu'avec la mobilité, donc la facilité du déplacement. »

***LVDR* : Quelles seront les prochaines étapes pour les transports en commun orléanais ?**

J.-P. S : Nous venons de lancer le concours pour les études de la seconde ligne est-ouest, qui sera réalisée à l'horizon 2005. Nous aurons alors un réseau. Parmi plusieurs hypothèses, je privilégie celle utilisant en partie l'emprise ferroviaire car les exemples étrangers montrent qu'il y a un gain pour la collectivité et pour l'usager, qui n'a plus de rupture de charge.

***LVDR* : Comptez-vous prendre des mesures contraignantes à l'égard de la voiture ?**

J.-P. S. : Je souhaite un usage « raisonnable » de l'automobile, notre PDU n'est pas un plan antivoitures. Cependant, nous avons déjà pris des mesures contraignantes il y a quelques années, en rendant piétonne la rue de la République, où passe désormais le tramway, et en supprimant de fait l'axe nord-sud de traversée de l'hypercentre. Et sur la rue Royale, le trafic sera limité à une voie au lieu de trois. Inspiré d'une logique de boucles, le nouveau plan de circulation a été mis en place 15 mois avant l'arrivée du tram. Choisir les transports en commun a forcément des conséquences sur la gestion des itinéraires automobiles, du stationnement, des livraisons, des circuits deux-roues et des espaces piétonniers. Près du pont George V, nous avons un projet de passerelle pour piétons et cyclistes.

***LVDR* : Vous espériez que le tramway aide Orléans, ville historique, à devenir un symbole de modernité. Pensez-vous que ce but soit atteint ?**

J.-P. S. : Je l'espère. Un tramway change incontestablement la ville. Cinq équipes d'architectes ont redonné un caractère très fort à cinq sites ; le centre-bus a été refait par Jean-Michel Wilmotte ; huit œuvres d'art ont été commandées à des artistes internationaux ; vingt stations bénéficient d'un design particulier, sans oublier les 8 km de gazon et les 1 200 arbres de la ligne. Le tramway a conduit à repenser complètement les gares de Fleury-les-Aubrais et d'Orléans. Enfin, nous avons travaillé sur la couleur du tram, ses reflets or, bronze, sable de Loire, et l'harmonie avec les pierres blanc-ocre de la rue Royale est particulièrement réussie. En voyant passer cet objet extrêmement moderne dans cette rue du XVIIIe siècle, j'affirme qu'il est possible de conjuguer le respect du patrimoine avec le sens de la modernité.

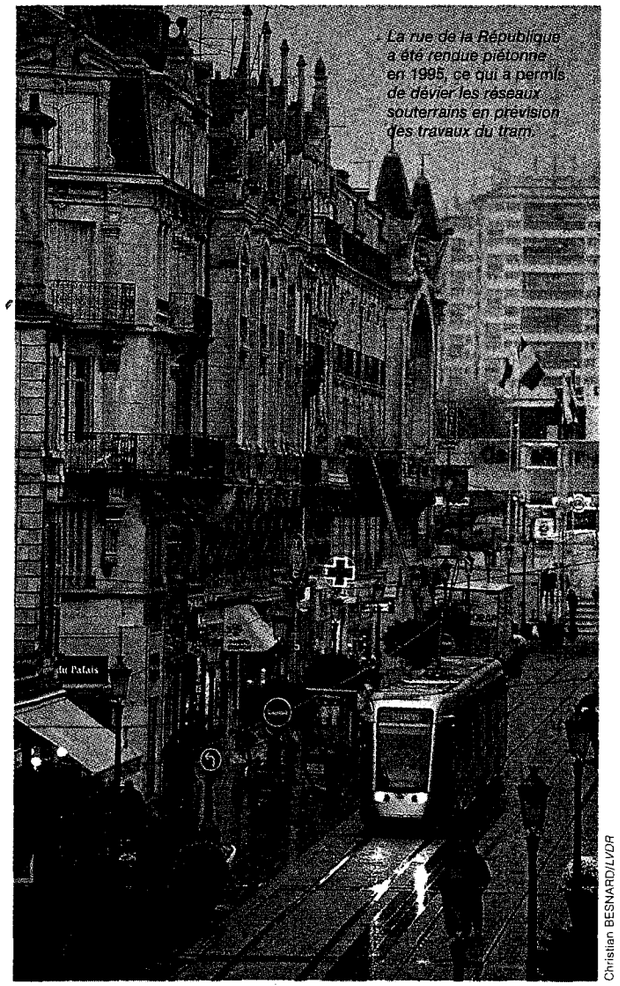
Propos recueillis par Cécile NANGERONI

ENQUÊTE
Orléans : le tram met de l'ordre dans la ville

UN RÉSEAU REDÉFINI POUR NOËL

Le nouveau réseau tram-bus-parcs relais de la Semtao sera opérationnel le 26 décembre.
La nouvelle offre repose sur 189 bus, comme aujourd'hui, et 22 rames de tram, avec une augmentation de 6,6 % en kilomètres offerts et de 3,3 % en vitesse commerciale.
Les 23 lignes de bus seront réparties selon leur fonction : lignes structurantes et de maillage (liaison entre le centre d'Orléans et les huit principales communes de l'agglomération), lignes de rabattement (en correspondance vers le centre par tram ou bus structurants) et lignes de rocade qui relient les secteurs périphériques sans desservir le centre d'Orléans. Enfin, les services minibus à la demande, qui existent sur Saint-Jean-de-Braye, sont étendus à Ingré, La Chapelle Saint-Mesmin et Saint-Jean-de-la-Rue.
Dernière nouveauté : un réseau de 3 lignes de bus en soirée, qui dessert jusqu'à 0 h 30 les lieux de loisirs des six principales villes de l'agglomération.

J.-J. T.


La rue de la République a été rendue piétonne en 1995, ce qui a permis de dévier les réseaux souterrains en prévision des travaux du tram.

Christian BESNARD/LVDR

Le tram, moteur du PDU

Le tram est au cœur du plan de déplacements urbains de l'agglomération orléanaise adopté en avril dernier. Troisième agglomération après Lyon et Rouen à se doter d'un PDU, Orléans a joué la carte de la complémentarité entre différents modes de transports : le tram viendra compléter une offre en développement.
D'abord chargé d'accompagner l'essor économique et démographique de l'agglomération (264 000 habitants en 1999, 315 000 en 2015), le PDU doit faire face à plusieurs handicaps : une urbanisation en tache d'huile, un territoire très étendu et un franchissement difficile de la Loire. Autant de conditions pénalisantes pour les transports urbains, qui connaissent depuis plusieurs années une baisse du nombre de voyages par habitant.
Objectif prioritaire : développer l'attractivité des transports en commun avec deux lignes de tramway, un nouveau réseau tram-bus, avec un véritable nœud intermodal au niveau de la gare d'Orléans et l'utilisation éventuelle d'infrastructures ferroviaires pour la seconde ligne de tram. Le PDU ne délaisse pas pour autant les investissements routiers afin d'adapter les voies à leur fonction et de conforter les itinéraires de contournement. C'est notamment le cas avec des projets comme le doublement de l'axe Ormes-Saran au nord, qui dessert le pôle routier et la réalisation de la « voie des pétroliers » pour le transport des matières dangereuses, à l'extérieur de l'agglomération (40 à 50 millions de francs seront investis).

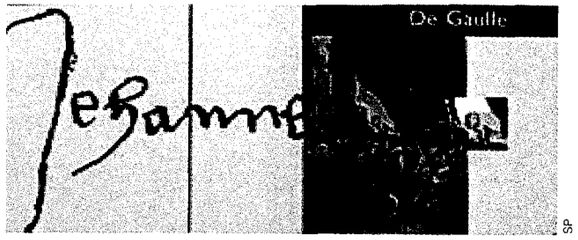
Un réseau cyclable de 400 kilomètres donnera toute leur place aux deux-roues

Mais les plus gros projets portent sur l'ouest, avec la construction d'un nouveau pont sur la Loire, inauguré en même temps que le tram, et la création d'un nouvel échangeur sur l'autoroute A 7 (à Saint-Pryvé-Saint-Mesmin). La requalification des centres-villes intégrera à la fois les transports collectifs et le stationnement facilité par de nouveaux parkings (Charpenterie et gare des Aubrais) sans compter les 6 parcs-relais intégrés au projet tramway.
Le PDU souhaite enfin donner toute leur place aux deux-roues, en créant un véritable réseau cyclable de 400 kilomètres. Tous les nouveaux projets tel le tramway ou le pont de l'Europe intègrent d'ailleurs cette dimension cyclable afin de rattraper un certain retard. Un observatoire des déplacements permettra de surveiller les évolutions et d'adapter ce PDU qui se veut à la fois « souple et évolutif » et dont la révision est prévue en 2005.

Jean-Jacques TALPIN

Hôpital-de-La-Source, terminus de la ligne.

ART ET INFOS DANS LES STATIONS



SP

Evocation des hommes, des lieux marquants d'Orléans, chacune des 24 stations conçues par le cabinet Wilmotte est dotée d'une sérigraphie originale. Jules Verne, Victor Hugo, Paul Gauguin ou bien sûr Jeanne d'Arc sont ainsi mis en scène sur la vitre arrière, dans des montages de dessins, photos et extraits de textes, au même titre que le chemin de fer à la gare des Aubrais, La Poste à La Source (station Chèques-Postaux), les moulins du Loiret (Lorette), etc. Les abris sont par ailleurs dotés d'un totem avec horloge, d'un distributeur automatique de tickets magnétiques (le sans-contact étant prévu sur les valideurs du tram, ce sera le chantier des prochaines années) ainsi que d'un système d'information précisant le temps d'attente pour les deux prochaines rames. Les feuilles de plastique supportant les sérigraphies étant enserrées entre deux plaques de verre, elles ne peuvent subir de dégradations. L'originalité des abris, chacun étant une pièce unique, ne nuit toutefois pas à l'unité de style car toutes les stations jouent sur la transparence et les camaïeux.