



L'AGGLO Orléans Val de Loire

COMMUNIQUE DE PRESSE

Vendredi 19 février 2010

Seconde ligne de tramway : La première rame CLEO arrive dans l'AggLO

La construction de la première rame CLEO (Citadis 302) vient de s'achever dans les usines d'Alstom Transport. La rame est acheminée par convoi exceptionnel pour être livrée au dépôt SETAO de la Source à Orléans le vendredi 19 février.

Partie le 16 février depuis les usines d'Alstom Transport à Aytré en Charente-Maritime, la rame arrive à Orléans le vendredi 19 février.

Il s'agit d'un convoi considéré comme exceptionnel (catégorie 3) qui ne passe pas inaperçu. L'ensemble de la rame est transportée par un seul véhicule (tracteur + semi-remorque) accompagné par deux voitures pilotes. Le convoi traverse sept départements (Charente Maritime, Deux Sèvres, Vienne, Maine et Loire, Indre et Loire, Loir et Cher, Loiret) en trois jours.

Les chiffres du convoi :

Longueur : 40 m

Largeur : 2.9 m

Hauteur : 4.45 m

Masse totale roulante : 83 670 kg

Mise en service en septembre 2010 :

En attendant l'arrivée de la 2nde ligne de tramway, et pour améliorer le service sur la ligne A, les élus de l'AggLO ont décidé de renforcer la 1^{ère} ligne de tram par rames CLEO. Cette première rame, ainsi que 3 autres qui seront livrées entre avril et juin au fur et à mesure de leur construction, seront mises en service commercial en septembre 2010, après tests, essais et marches à blanc.

Design :

La première rame livrée sera habillée avec le design intérieur « trendy ».

Les 3 rames suivantes auront un design « natural ».

Contact Presse

Amaury BODHUIN : Chargé de communication / Direction de la communication
Tél. 02 38 78 77 28 / abodhuin@agglo-orleans.fr

Repères CLEO

Caractéristiques techniques de la rame

Largeur : 2m40

Longueur : 32 m

Les rames CLEO seront plus larges que celles de la ligne A (plus 8 cm) et plus longues (plus de 2m), le tram est composé de 5 caisses (au lieu de 3) d'où une meilleure capacité d'accueil avec 203 places (56 places assises et 147 debout) et un meilleur confort pour les usagers.

C'est un tramway fer à plancher bas intégral, accessible à tous.

Le gabarit de ces nouvelles rames nécessite de faire des travaux sur les quais des stations et les rames de la ligne A. Ces travaux sont en cours de réalisation. Il s'agit d'une part de supprimer les planches en bois d'une épaisseur de 3 cm (fusibles) qui se trouvent à l'avant des quais des stations de la ligne A, et, d'autre part, de modifier sur toutes les rames actuelles 301 les seuils de porte double afin de compenser cet espace.



Contact Presse

Amaury BODHUIN : Chargé de communication / Direction de la communication
Tél. 02 38 78 77 28 / abodhuin@agglo-orleans.fr

Un style unique pour notre réseau tram

- **L'extérieur : une livrée couleur Sable de Loire, en cohérence avec la ligne A, pour un réseau tram harmonieux, en phase avec son environnement ligérien et urbain**

Les élus de l'AggLO ont fait le choix d'une livrée extérieure couleur Sable de Loire comme la ligne A, dans un objectif de cohérence du réseau. Seule touche d'originalité : le liseré « cannage » en bas de caisse, en rappel des sièges.

Nouvelle allure pour CLEO grâce au bout avant, différent de la ligne A, avec une cabine plus vitrée et plus galbée, d'où un nez aérodynamique et moderne.

- **L'intérieur : un clin d'oeil à la Cosmetic Valley**

Un design intérieur unique, créé par Olivier Echaudemaison, inspiré par le patrimoine ligérien

Le design intérieur de la 2^{nde} ligne de tram est le fruit d'une synergie réussie entre le monde du transport et l'univers de la beauté.

Olivier Echaudemaison, Directeur Artistique de Guerlain, a imaginé deux harmonies intérieures contrastées pour la 2^{nde} ligne de tram Est-Ouest, un tram qu'il imagine :

- **Divertissant** en créant deux ambiances :

1^{ère} ambiance « *Trendy* » aux tonalités bleu et violet, rafraichissantes et toniques.

2^{nde} ambiance « *Natural* » aux tonalités beige et marron, chaudes et généreuses.

- **Elégant** grâce à une application raffinée du patrimoine ligérien

Le designer a appliqué le motif du cannage façon « transat en bords de Loire » sur le velours des sièges.

- **Paisible** avec un « tram à ciel ouvert »

En habillant le pavillon du tramway par un ciel réaliste, Olivier Echaudemaison offre, aux futurs usagers, une invitation au rêve, à l'évasion, à l'apaisement.

*Guerlain est l'une des entreprises de renom implantées dans la Cosmetic Valley, pôle de compétitivité « Sciences de la Beauté et du Bien-être » créé en 2005 sur le territoire de l'Agglomération



Les chiffres clés

- 5 communes desservies d'Est en Ouest (Saint-Jean de Braye, Orléans, Saint-Jean de la Ruelle, Ingré, La Chapelle Saint-Mesmin) par 25 stations
- un tracé de 11,2 km
- 59 000 habitants et 41 500 emplois directement desservis
- 6 parcs-relais offrant 1 140 places de stationnement et 124 emplacements vélo
- 1 400 arbres plantés et 43 000 m² de plateforme engazonnée
- création de 6,5 km de pistes cyclables
- vitesse commerciale : 18 km/h
- Coût des 21 rames y compris APS : 50,2 millions d'euros HT
- Subvention Grenelle de l'Environnement : 38 millions d'euros
- Coût global du projet : 315,6 millions d'euros HT (valeur avril 2006)

Contact Presse

Amaury BODHUIN : Chargé de communication / Direction de la communication
Tél. 02 38 78 77 28 / abodhuin@agglo-orleans.fr

Citadis, le tramway d'Alstom Transport

Entièrement modulable, le tramway Citadis est conçu pour s'adapter aux besoins et aux contraintes spécifiques de l'agglomération orléanaise, qu'elles soient techniques ou esthétiques, en associant deux paramètres : standardisation et sur mesure.

La fiabilité d'une technologie éprouvée

Le développement de Citadis repose sur des technologies et des équipements standard qui garantissent au quotidien la fiabilité et la performance du matériel. La mise en service est plus rapide et la maintenance facilitée. Alstom prend en compte le coût global d'exploitation tout au long du cycle de vie du matériel, la fiabilité des équipements, la sécurité des voyageurs et du personnel. L'agglomération d'Orléans est assurée de disposer d'un matériel éprouvé sur le marché, qui bénéficie d'un retour d'expérience, puisque les performances du tramway Citadis d'Alstom font aujourd'hui référence partout dans le monde. A ce jour, 1 355 Citadis ont été commandés par 33 villes dans le monde.

La souplesse du sur-mesure

Citadis offre la possibilité de personnaliser le style extérieur et les aménagements intérieurs pour mieux s'accorder avec l'identité de la ville et du paysage urbain. Les choix design de Olivier Echaudemaison pour la ligne B expriment parfaitement la personnalisation possible de Citadis qui devient alors un objet expressif, emblématique, reflétant les valeurs et la dynamique de la ville.

Le voyageur au coeur de la conception

Le tramway Citadis d'Alstom offre une qualité de vie à bord optimale et un maximum de confort aux passagers. Ainsi à l'image du design retenu par l'agglomération pour ce projet, tout est mis en oeuvre pour rendre le voyage agréable et confortable : sièges ergonomiques, matériaux chaleureux, climatisation, vidéo-surveillance, informations sonores et visuelles. Précurseur en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, tout est prévu pour faciliter la vie de chacun et faire du tram un espace de vie pour tous : plancher bas intégral, multiplication des accès, rames à hauteur des quais, larges intercirculations.

Un tram très développement durable

D'une longueur de 32 mètres, les rames pourront transporter plus de 200 passagers, soit l'équivalent de 4 bus ¹. Il améliore également la qualité de vie en ville grâce à un niveau sonore inférieur de 5 dBA au niveau généré par le trafic automobile, soit près de 4 fois moins de bruits. De plus, Alstom poursuit des recherches amorcées depuis plus de dix ans pour maîtriser et réduire l'impact de Citadis sur l'environnement tout au long de son cycle de vie : élimination de substances à caractère nocif pour l'environnement, processus d'assemblage favorisant à terme le recyclage, utilisation de biomatériaux issus de ressources renouvelables comme isolants thermiques ou phoniques.

De plus, la ligne B d'Orléans sera équipée d'un système d'alimentation Par le Sol (APS). Cette technologie lui permet de circuler en toute sécurité, sans ligne aérienne de contact, notamment dans le centre historique d'Orléans, grâce à un troisième rail. La cathédrale et la perspective de la rue Jeanne d'Arc sont ainsi préservées des poteaux et caténaires.

Made in France

De la conception à la fabrication, Citadis est réalisé en France. La conception et l'intégration des rames sont réalisées sur les sites Alstom de Valenciennes et de La Rochelle. D'autres sites participeront à la fabrication : Ornans pour les moteurs, Le Creusot pour les bogies, Villeurbanne pour l'électronique embarquée et pour l'assemblage.

¹ Sur la base d'une capacité moyenne de 6 passagers par m² et de 66 personnes par bus

Contact Presse