

**La 2<sup>nd</sup>e ligne de tramway Est-Ouest, CLEO : une ligne forte  
du réseau de transports urbains de la Communauté  
d'agglomération Orléans Val-de-Loire**

Les transports urbains constituent l'une des compétences principales de l'Agglo. À ce titre, elle développe une offre bus / tram adaptée aux besoins de déplacements des habitants s'appuyant sur des lignes structurantes, sur l'amélioration du confort des voyageurs, et sur l'inter-modalité.

CLEO, la 2<sup>nd</sup>e ligne de tramway en cours de réalisation, s'inscrit dans cette volonté d'apporter un service de qualité aux habitants et de poursuivre l'embellissement de la Ville.

Au-delà de ces objectifs d'amélioration des conditions de mobilité, CLEO constitue pour l'agglomération une réelle opportunité d'aménagement urbain et de qualité de Ville. CLEO permettra aussi de tisser des liens entre les quartiers et de participer au désenclavement de certains d'entre eux, de desservir d'importants équipements, et de favoriser de nouveaux projets urbains, de valoriser la singularité paysagère des villes et de recomposer la voirie.

Il s'agit d'un projet phare qui contribuera également à renforcer l'attractivité de notre agglomération.

 **CLEO, UNE NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORTS  
POUR COMPLÉTER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN**

- **Des transports adaptés aux besoins des habitants**, grâce à l'amélioration des dessertes locales pour relier les quartiers ouest et est au centre de l'agglomération,
- **La complémentarité des modes de transport entre eux**, en facilitant les échanges d'un mode à un autre en un minimum de temps et un maximum de confort, au cours d'un même déplacement

Avec la 2<sup>nd</sup>e ligne de tramway, l'Agglomération d'Orléans améliore le maillage du réseau de transport, entre les lignes de bus et la ligne A, en offrant des correspondances, grâce aux pôles d'échanges Place de Gaulle, point d'interconnexion des deux lignes de tram, et Léon Blum, pôle d'échanges tram/bus à Saint-Jean de Braye, et favorise également les pratiques intermodales grâce à la mise en place de 5 Parc-Relais.

Une réflexion sur la mise en place du réseau de transports bus / tram associé de l'Agglomération est en cours d'étude, et sera soumise à la concertation pour une fréquentation optimisée, à la mise en service commercial de CLEO.

 **CLEO, UN OUTIL D'AMÉNAGEMENT URBAIN**

- CLEO s'inscrit dans un projet de réaménagement global des espaces traversés en étroite concertation avec les communes. CLEO permet à la fois d'embellir certains quartiers et d'en développer de nouveaux.

**CLEO EN CHIFFRES**

**UN TRAMWAY FER,  
CITADIS 302 ALSTOM, PARC DE 21 RAMES**

• **11,4 km**

et 5 communes traversées  
[La Chapelle Saint-Mesmin, Ingré, Saint-Jean de la Ruelle, Orléans, Saint-Jean de Braye]

• **25 stations**

• **6 P+R soit 1 140 places de parking**

• **1 TRAM TOUTES LES 6 MINUTES  
aux heures de pointe**  
(service continu de 5h à minuit)

• **59 000 habitants  
directement desservis,**  
soit 20% de la population de l'agglomération orléanaise

• **41 500 EMPLOIS DIRECTEMENT DESSERVIS**

• **22 000 VOYAGEURS  
ATTENDUS PAR JOUR**

• **1 connexion  
avec la ligne A Place de Gaulle**

• **39 minutes environ  
DE TEMPS DE PARCOURS D'UN TERMINUS À L'AUTRE  
(70 mn aujourd'hui sur le réseau actuel)**

• **480m**  
distance moyenne entre deux stations

• **Vitesse commerciale  
17,6 KM/H**

• CLEO accompagne les projets de requalification urbaine entrepris par les communes, par un traitement de l'espace public coordonné

**Des opérations d'aménagement connexes qui accompagnent les projets développés par les communes traversées**

- **À l'Ouest** : la future opération d'aménagement du Clos des Mistigris et le renouvellement urbain du quartier des Salmoneries à Saint-Jean de la Ruelle, le projet d'aménagement de la tête Nord du Pont de l'Europe
- **À l'Est** : le renouvellement urbain du quartier du Pont Bordeau et l'aménagement de la ZAC du Grand Hameau à Saint-Jean de Braye, le renouvellement urbain du quartier de l'Argonne et la restructuration du site "rapides Val de Loire" à Orléans
- **Au Centre** : la requalification du site de l'hôpital Madeleine, l'aménagement de la ZAC Madeleine (trémies Jaurès, rue des Carmes, quartier Sanitas...)

**CLEO, un outil de cohésion sociale**

La 2<sup>nd</sup>e ligne de tramway de l'agglomération orléanaise desservira deux quartiers qui font l'objet de convention de renouvellement urbain avec l'ANRU :

- **à l'Ouest**, le quartier des Salmoneries à Saint-Jean de la Ruelle,
- **à l'Est**, le quartier de l'Argonne à Orléans.

La réalisation de CLEO permettra de lier renouvellement urbain et accessibilité du tramway, grâce notamment aux aménagements pour les circulations douces, la restructuration de l'espace public viaire, et reliera ces quartiers au cœur de l'agglomération.

confort

accessibilité

RÉGULARITÉ

punctualité

intermodalité

MODES DOUX

**CLEO, UN SYSTÈME DE QUALITÉ POUR TOUS**

Une mise en accessibilité et un service adapté pour tous

- La ligne est entièrement accessible à tous
- Les quais de stations sont au même niveau que le plancher des rames de tramway, facilitant la montée et la descente. Les rames disposent d'un plancher bas intégral et plat sur toute leur longueur

Une amélioration des conditions de circulations pour les piétons et les vélos

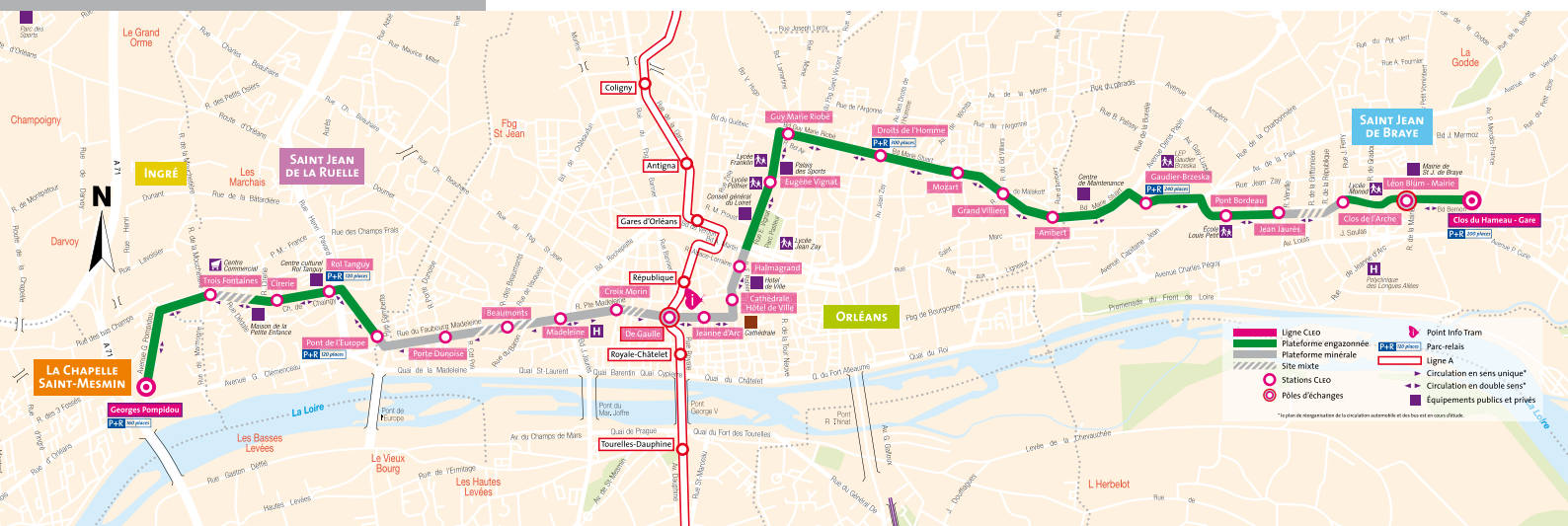
**Le nouveau tracé, dit "variante D2"**

Le Conseil de communauté a approuvé le tracé dit "variante D2" le 25 septembre 2008 sur la base d'études complémentaires, répondant ainsi à l'une des recommandations de la commission d'enquête publique. La mise en œuvre de ce tracé, qui présente un certain nombre d'avantages en terme de faisabilité technique liés en particulier à la traversée de la voie ferrée, constitue une modification nécessitant une nouvelle enquête publique partielle, conduisant au prononcé d'une nouvelle DUP sur le tracé concerné. Cette procédure n'impacte pas la date de mise en service commerciale de CLEO.

L'itinéraire finalement retenu, est d'une longueur de 11,4 km.

Ce tracé :

- longe la voie ferrée au Nord,
- traverse, depuis le Pont Bordeau, les rues Jaurès, Moulin, Clos de l'Arche, le mail de Gradoux
- et rejoint l'avenue E. Bernon pour arriver au terminus Est Clos du Hameau.



# LES ACTEURS ET LE FINANCEMENT

## Les acteurs du projet

### Maîtrise d'ouvrage

Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire

### Maîtrise d'œuvre Aménagements urbains

GTO (Groupement pour le Tramway Orléanais), qui réalise la plateforme, les aménagements urbains, paysagers et de voiries, et qui construit le pôle d'échanges Place de Gaulle

### Maîtrise d'œuvre matériel roulant

Alstom Transport, qui construit le matériel roulant et pose la voie ferrée

### Maîtrise d'œuvre Centre de maintenance

L'Heudé et L'Heudé, qui construit le centre de maintenance à Saint-Jean de Braye, dédié à la maintenance légère des rames CLEO (remisage, lavage, entretien quotidien), la maintenance lourde étant assurée au centre de maintenance de La Source

### Maîtrise d'œuvre Parc-Relais Pompidou

Cabinet Merlin, qui réalise le parc-relais Pompidou, terminus Ouest de la ligne, et qui a réalisé les aménagements des quais Madeleine et Saint-Laurent à Orléans, avec démolition de la passerelle Rives de Loire au cours de l'été 2008

### Maîtrise d'œuvre Parc-relais Clos du Hameau et pôle d'échanges Léon Blum

Vaconsin Gailledrat, qui réalise le parc-relais Clos du Hameau, terminus Est de la ligne, parc en ouvrage sur 1 niveau, et le pôle d'échanges tram/bus Léon Blum

### Maîtrise d'œuvre SAE/SAI, Billettique et RMS

Setec ITS, qui met en place le système d'information voyageurs, la billettique et le réseau de surveillance

## Le financement du projet

### LE COÛT GLOBAL DU PROJET

**Le coût est de 315,6 millions d'euros** (valeur avril 2006).

Il intègre principalement :

- le matériel roulant
- la plateforme
- la construction des parcs-relais et du centre de maintenance
- les aménagements urbains et paysagers
- les acquisitions foncières

### LES SUBVENTIONS

**Contrat-Projet État-Région**

**10 M€ État + 10 M€ Région**

**Conseil général du Loiret**

**1 M€**

**Feder (fonds européen)**

**2,75 M€**

**Grenelle de l'Environnement et plan « Espoir Banlieues »**

**20 à 25 M€ (prévision)**

# LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET URBAINS AUTOUR DU PROJET

**L'Agglomération, soucieuse d'une Ville plus douce, respectueuse de l'environnement et des rythmes de vie, entreprend et se mobilise pour offrir une meilleure qualité de ville et faciliter le quotidien de leurs habitants...**

La réalisation de la 2<sup>nd</sup>e ligne de tramway offre l'opportunité d'améliorer le cadre de vie des habitants de l'agglomération orléanaise, grâce :

- au développement des espaces piétons et des voies cyclables, avec un partage de l'espace public équilibré entre tous les usages,
- à la requalification d'espaces publics et de voiries,
- au système de transport, accessible à tous, grâce au plancher bas intégral.

Une nouvelle dynamique urbaine accompagnera ainsi le tramway, renforçant assurément l'attractivité de l'agglomération orléanaise.

## ⋮ L'Est et l'Ouest : dominante végétale

Le vert de la plateforme engazonnée domine à l'Ouest (La Chapelle Saint-Mesmin, Ingré, Saint-Jean de la Ruelle) et à l'Est (rue Eugène Vignat au terminus Est) de la ligne, accompagné d'alignements d'arbres.

L'aménagement consiste en un mail planté et paysager, intégrant des pistes cyclables et des trottoirs confortables.

### LES FAUBOURGS ET L'INTRA-MAILS : SOULIGNER LE TRACÉ DE L'ESPACE PARTAGÉ

Le passage du tramway par cet axe dynamique et commercial viendra renforcer l'attractivité de ces centres, tout en maintenant des possibilités de circulation, de stationnement et de livraison indispensable à son fonctionnement.

CLEO offre l'opportunité de marquer l'entrée Ouest d'Orléans, grâce à l'amélioration et l'embellissement des aménagements.

L'intra-mails s'étend de la station Madeleine à la station Halmagrand, et comprend la grande composition De Gaulle / Jeanne d'Arc / Cathédrale / Étape, et deux séquences de rues : Porte Madeleine / Carmes et Chollet. Il est marqué par la présence de dallage calcaire, et investit l'espace public en lui conférant noblesse et élégance.

La place de la Cathédrale bénéficie d'un traitement particulier, un parvis est mis en place à l'aide de dalles en pierre naturelle de grandes dimensions, permettant de créer un espace en harmonie avec le monument.

Le traitement de la rue Jeanne d'Arc sera en continuité et en cohérence avec les aménagements déjà présents dans le centre historique de la ville, et offre de grands trottoirs.

### DES MATÉRIAUX HARMONIEUX AVEC LES ESPACES TRAVERSÉS

Un aménagement réussi réalise l'exploit de faire coexister, sans heurts, piétons, vélos, tramway, bus et automobiles : il doit aider l'utilisateur par l'utilisation des matériaux, textures et de couleurs différentes, à comprendre avec qui il partage la voie.

Le parti d'aménagement pour la 2<sup>nd</sup>e ligne de tramway allie les préoccupations d'harmonies avec le cadre urbain existant en adéquation avec les usages. Il permet également de révéler par la variation de la mise en œuvre les qualités propres de chaque séquence traversée.



## LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET URBAINS AUTOUR DU PROJET



### LES ACQUIS DE LA LIGNE A

- ▶ Augmentation de la valeur foncière des propriétés
- ▶ Embellissement des secteurs traversés
- ▶ Renforcement du rôle économique des quartiers desservis
- ▶ Vitalité commerciale, grâce à une meilleure accessibilité aux commerces et services et une extension du bassin de clientèle

### Les principaux ouvrages

- **Un passage** sera réalisé sous la tangentielle Ouest à Saint-Jean de la Ruelle, au niveau de la future station **ROL TANGUY**, pour permettre le passage du tramway sous la voie rapide, en doublant l'ouverture.
- **Le Pont Jaurès** permet le croisement dénivelé des rues Faubourg Madeleine et Porte Madeleine d'une part et du Bd Jaurès d'autre part, au droit de la station **MADELEINE** : la largeur du tablier sera augmentée d'environ 13 mètres, pour conserver les voies de circulation existantes.
- **Le Pont Riobé** accueillera la plateforme tramway et les circulations routières et permettra le franchissement des voies ferrées sur le Bd Guy Marie Riobé. Les circulations piétonnes et cyclistes seront reportées sur deux nouvelles passerelles de part et d'autre de l'ouvrage existant.
- **Une liaison souterraine** sera créée entre le Centre de maintenance et le dépôt-bus SETAO sur le Bd Marie Stuart à Saint-Jean de Braye pour permettre le passage des piétons, vélos et automobiles, de et vers le centre de maintenance.

### THOMAS RICHEZ, ARCHITECTE : UNE EXPERTISE TRAMWAY AU SERVICE DE LA RÉALISATION DE CLEO

Architecte DPLG, Thomas Richez possède une expertise en aménagement urbain et sur des projets de transports. En matière d'espaces publics, on lui doit des projets comme le pôle Jules Verne à Amiens, la ZAC des Grisettes à Montpellier, la conception des places de la République du Mans et de Metz, de la rue Noyon à Amiens...

Dans l'univers des transports, il a travaillé pour les trams du Mans, de Reims, de Brest, de Bordeaux ligne D, de Casablanca, de T2 et T3 Porte d'Aubervilliers à Paris, le tram train de la Réunion, et BHNS Evry-Sénart ainsi que les pôles d'échange d'Argenteuil, Sartrouville, Choisy-le-Roi, Lens, La Baule et Bobigny.

### Une approche développement durable

#### LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DE TRANSPORT DOUX

- **6,5 km** de pistes cyclables créés
- des trottoirs élargis

#### LA BIODIVERSITÉ AU CŒUR DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

- **43 000 m<sup>2</sup>** de plateforme engazonnée (hors centre-ville d'Orléans)
- **80 essences d'arbres différentes**, sélectionnées pour être le mieux acclimaté au site avec un entretien minime à moyen terme, et une grande diversité d'arbustes, graminées et vivaces
- **Plus de 1000 arbres plantés** sur l'ensemble du tracé qui participeront au maintien et au renouvellement du patrimoine végétal de l'agglomération
- **19 stations plantées** telles un "écrin végétal ornemental" (petits arbres à fleurs)

#### LE TRAMWAY, UN MODE DE TRANSPORT PROPRE

- Alimenté par l'énergie électrique, le tram est écologique et silencieux. Contrairement aux voitures qui émettent du monoxyde et du dioxyde de carbone en consommant de l'essence, le tram ne rejette ni gaz ni fumée et ne pollue pas.
- **1 tramway = 3 bus articulés + 150 voitures**, en nombre moyen de personnes transportées

### L'Agglo, dans le "club" des villes à 2 lignes de tram

Avec CLEO, la Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire entrera dans le "club" encore fermé des autorités organisatrices de transport dotées **d'au moins deux lignes de tramway**, comme les agglomérations bordelaise, lyonnaise, grenobloise, montpellieraine ou encore nantaise.

# LE PROJET DE TRANSPORT

## Avec CLEO, l'Agglo renforce son réseau de transport collectif qualitatif

- **Rapidité et efficacité** grâce à une circulation du tram en site propre (sur 90 % du tracé) et à la priorité aux carrefours
- **Confort** grâce à la stabilité de roulement et à la grande fenestration offerte par le tram
- **Facilité d'embarquement** avec un plancher bas intégral, des portes larges, une accessibilité pour tous (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, poussettes...)
- **Grande capacité d'accueil** : + 200 places
- **Interopérabilité** : les rames de la 2<sup>nd</sup>e ligne de tramway pourront circuler sur les rails de la ligne A, et se rendre au dépôt de La Source où sera assurée la maintenance lourde.

## L'APS, système exclusif et éprouvé d'Alstom Transport, équipera les rames de la 2<sup>nd</sup>e ligne de tramway

L'Agglo Orléans Val de Loire devient la 4<sup>e</sup> agglomération au monde à opter pour le système d'Alimentation Par le Sol, après Bordeaux en 2000, Angers et Reims récemment.

Entre les places de Gaulle et Halmagrand, soit sur environ 1 000 m, le tramway circulera sans ligne aérienne de contact. Il captera son énergie nécessaire directement par le sol. Ce système permet de conserver le patrimoine architectural du cœur historique orléanais et l'intégrité visuelle de la cathédrale.

## De nouvelles technologies pour simplifier le déplacement des voyageurs

### UNE NOUVELLE BILLETTIQUE SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU

La billettique se modernise sur tout le réseau. De nouveaux distributeurs automatiques de titres (DAT) seront installés, plus accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite. Le déploiement se fera sur la ligne A à partir de 2010. De nouvelles cartes de transport seront également disponibles à la mise en service commercial de CLEO.

Une billettique sans contact sera mise en place.

L'interface de paiement (clavier, écran) sur les distributeurs de titres sera abaissée et mise aux normes.

### LE SYSTÈME D'INFORMATION VOYAGEURS

Le déploiement des écrans TFT se poursuivra

## Le Centre de maintenance à Saint-Jean de Braye

Ce centre sera dédié à la maintenance légère des rames, c'est-à-dire lavage, sablage, stockage des rames, entretien (inférieur à 60 000 km) et réparations légères.



## LES PARCS RELAIS EN CHIFFRES

6 PARCS RELAIS

1140  
emplacements  
de parking

144  
emplacements  
vélos



## LE MODÈLE DE TRAM EN CHIFFRES

### MODÈLE CITADIS 302

- Largeur : 2 m 40, soit 8 cm de plus que les rames de la ligne A

- Longueur : 32 m

### CAPACITÉ D'UNE RAME

**203 places**

(56 places assises et 147 debout)

- **Le parc est composé de 21 rames Citadis, dont 4 en réserve**

## Deux sources d'inspiration pour un design intérieur unique : les tendances maquillage et la Loire

Olivier Echaudemaison, Creative Director Guerlain, a été choisi par l'Agglo pour concevoir l'ambiance intérieure de la 2<sup>nd</sup>e ligne de tram. Il a souhaité développer un univers intemporel, aux couleurs harmonieuses, pour inviter à un voyage sensoriel dans les matières et dans le temps... Il a puisé son inspiration dans l'univers riche de références du maquillage, tout en gardant à l'esprit des codes de la décoration issus du patrimoine ligérien.

### DES COULEURS INSPIRÉES DU MAQUILLAGE POUR LES DEUX AMBIANCES INTÉRIEURES

Olivier Echaudemaison a imaginé deux ambiances visant à casser la monotonie et à valoriser le mode de transport du tramway :

- › le chaud versus le froid
- › la sérénité versus la tonicité
- › le naturel versus le coloré
- › le chic versus le trendy

Il a joué l'opposition des couleurs chaudes et froides, créant deux univers originaux, réveillant des émotions différentes :

- **Natural**, une ambiance chaleureuse, calme et de bien-être associant le beige et le brun
- **Trendy**, une ambiance fraîche et tonique, aux couleurs froides mêlant le bleu et le violet.

La spécificité de chaque ambiance réside dans les couleurs :

- › des sièges
- › des sols beiges dans l'ambiance *Natural* et gris clair dans l'ambiance *Trendy*
- › des trilobes, bruns dans l'ambiance *Natural* et violets dans l'ambiance *Trendy*.

### UN MOTIF DU CANNAGE POUR LES SIÈGES

Olivier Echaudemaison a puisé dans les références du patrimoine ligérien pour créer le motif du tissu des sièges du tramway. Ainsi est né l'idée du motif du cannage, synonyme de chic et de raffinement, de "bon goût à la française", pour cet art apparu à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, très prisé et en vogue sous la Régence et jusqu'à nos jours. Ce motif sera également présent en rappel discret sur la livrée extérieure du tramway.

### UN CIEL POUR LE PLAFOND DU TRAM

Pour habiller le pavillon du tramway, Olivier Echaudemaison a imaginé un ciel réaliste, avec quelques sternes, oiseaux emblématiques de la Loire. Il délivre ainsi une invitation au voyage. Sous forme d'un adhésif satiné, ce ciel appelle les futurs usagers du tramway au rêve, à l'évasion, au calme et à l'apaisement.

## Un design extérieur spécifique

Résolument moderne, le bout avant du tram, galbé et dynamique, caractérisé par un pare-brise panoramique, a été conçu par les équipes du bureau Design & Styling d'Alstom. Issu de la gamme Citadis d'Alstom, CLEO présente des caractéristiques originales dans son design extérieur :

- **un nez spécifique** qui lui donne du caractère,
- **une livrée en cohérence avec le patrimoine local** qui se traduit par la couleur "Sable de Loire" et le cannage dans un brun chaleureux.



# L'ORGANISATION DES TRAVAUX

## Le chantier en 2 temps

- 1 **Déviations des réseaux** (février 2009 – fin 2010)
- 2 **Réalisation de la plateforme, pose des rails, travaux de voiries, pose des équipements** (septembre 2009 – juin 2012)

Le phasage des chantiers est conditionné transversalement par :

- **les dimensions des ouvrages** à construire
- **la voie de chantier** pour manipulations, stockage et circulation des engins
- **les contraintes environnementales** respectant le fonctionnement urbain
  - la circulation automobile pour les secours, transports en commun et usagers
  - le cheminement des piétons
  - les accès aux immeubles riverains
  - les activités commerciales et riveraines
  - les immeubles nécessitant des mesures particulières de sécurité (établissements d'enseignement, hôpitaux, marchés...)

Un plan de circulation automobile pendant la phase travaux a été conçu avec les services techniques municipaux.

Le réseau des bus sera également adapté pendant la phase travaux. Les lignes déviées le seront une fois pour toute la durée des travaux.

## Les principes généraux des travaux de déviation des réseaux

- Relocalisation des réseaux en tranchée commune
- Les réseaux les plus lourds sont enfouis en premier, assainissement et eau potable
- Les travaux de chauffage urbain ne peuvent se dérouler qu'entre le 15 avril et le 15 septembre.

## PÉRIODES DES TRAVAUX DE DÉVIATIONS DE RÉSEAUX PAR QUARTIER

### LA CHAPELLE SAINT-MESMIN INGRÉ

Chistera au carrefour Chaingy ..... 23 février 2009 au 15 mars 2010

### SAINT-JEAN DE LA RUELLE

Chemin de Chaingy ..... 23 février 2009 au 15 mars 2010

#### ➤ Assainissement 23/02/09 au 30/06/09

- Travaux avançant d'ouest en est
- Emprise travaux au nord sur voie circulée
- Mise en place sens unique de circulation, sens sortant, côté sud (état de mise en service CLEO)

#### ➤ Carrefour Clos Renard 23/02 au 20/03

- Emprise travaux trottoir côté nord ouest
- Emprise ouest giratoire > circulation alternée pdt 4 jours

#### ➤ Autres réseaux, côté nord 27/04 au 30/11/09 – côté sud 01/10/09 au 15/03/10

- Travaux avançant d'est en ouest, depuis le carrefour Clos Renard
- Emprise travaux côtés nord et sud



## ORLÉANS

- Faubourg Madeleine.....16 mars 2009 au 6 octobre 2010
- > **Assainissement 16/03 au 25/08/09**
  - > **Réseaux secs 04/05/09 au 06/10/10**
    - Travaux avançant d'est en ouest, depuis Jaurès
    - Emprise travaux en alternance nord-sud, sur trottoirs et voiries
    - Mise en sens unique sortant est-ouest
- Porte Madeleine.....30 mars au 17 novembre 2009
- > **Assainissement 30/03 au 24/04/09**
    - Travaux avançant d'est en ouest, depuis la place Croix Morin
    - Emprise travaux côté sud
    - Etude de faisabilité en cours pour maintenir le double sens de circulation du 30/03 au 01/06/09 (avant début travaux Carmes)
    - Pas de stationnement au droit des chantiers
  - > **Chauffage urbain 13/04 au 29/05/09**
    - Travaux avançant d'ouest en est, depuis Jaurès
    - Emprise travaux côté nord
  - > **Autres réseaux 27/04 au 17/11/09**
    - Emprise travaux côté sud puis nord
    - Circulation automobile en sens unique entrant Ouest-Est (état mise en service CLEO) à partir de juin 2009
    - Pas de stationnement au droit des chantiers
- Rue des Carmes.....1<sup>er</sup> juin 2009 au 16 avril 2010
- Rue fermée à la circulation automobile ; maintien double sens de circulation entre place de Gaulle et la rue du Grenier à Sel pour accéder notamment au parking des Chats Ferrés – Maintien des rues perpendiculaires mais sens de circulation modifiés
  - Des Espaces de Livraison de Proximité seront installés aux entrées de la rue
  - La piste chantier pourra être empruntée exclusivement par les secours
- Rue Jeanne d'Arc.....11 mai au 23 novembre 2009
- > **Assainissement et chauffage urbain 11/05 au 02/06/09**
    - Travaux avançant d'est en ouest
    - Emprise travaux côté sud
    - Maintien double sens circulation (1 voie dans chaque sens) pendant les travaux
    - Pas de stationnement au droit des chantiers
  - > **Autres réseaux côté sud 03/06 au 04/09/09**
    - Travaux avançant d'est en ouest
  - > **Tous les réseaux côté nord 21/08 au 23/11/09**
- Place de l'Étape.....11 septembre 2009 au 18 février 2010
- > **Eau potable 07/09 au 31/10/09**
    - Circulation maintenue
    - Pas de stationnement au droit des chantiers
  - > **Autres réseaux 01/11/09 au 29/01/10**
    - Circulation maintenue
- Rue T. Chollet.....4 janvier au 16 avril 2010
- 1 voie de circulation maintenue
  - Pas de stationnement au droit des chantiers
- Rue Eugène Vignat / Carrefour Halmagrand.....23 février 2009 au 27 mai 2010
- Un environnement « réseaux » très dense
  - Travaux au débouché de la rue E. Vignat du 23/02 au 10/04/09 avec réduction à 1 voie de circulation dans chaque sens sur le Bd A. Martin
  - Travaux sur carrefour Halmagrand du 30/03 au 17/07, chaussées rétrécies au droit des chantiers, circulation maintenue mais adaptée (sens et voies)
  - Travaux du carrefour à la rue Pierre ter de Serbie, du 13/04/09 au 25/01/10, suppression 20 places de stationnement, circulation maintenue mais adaptée, sauf de juin à septembre 2009 mise en sens unique Sud-Nord de la rue M. Proust au Bd A. Martin
  - Travaux de rue Pierre ter de Serbie au Bd Guy Marie Riobé, du 03/03/09 au 27/05/10, circulation maintenue mais adaptée, suppression stationnement
- Bd Marie Stuart – Guy Marie Riobé à Droits de l'Homme.....23 février au 30 octobre 2009
- > **Chauffage urbain 15/04 au 20/07/09**
    - Emprise travaux côté nord et sud en alternance
  - > **Autres réseaux 16/06 au 30/10/09**
    - Emprise travaux côté nord et sud en alternance
- Bd Marie Stuart à Droits de l'Homme (devant RVL).....23 février 2009
- > **Assainissement 23/02 au 30/04/09**
    - Travaux avançant d'ouest en est
    - Emprise travaux côté nord, sur trottoirs et voiries
    - Depuis la rue du Poirier Rond, maintien d'une voie de circulation dans chaque sens
- Bd Marie Stuart – Droits de l'Homme à Marie Curie (Argonne).....30 mars au 20 août 2009
- > **Chauffage urbain 30/03 au 14/04/09**
    - Emprise travaux : traversée de chaussée
  - > **Autres réseaux 20/04 au 20/08/09**
    - Emprise travaux côté sud et nord en alternance
    - Maintien 1 voie de circulation dans chaque sens
- Bd Marie Stuart – Curie à Grand Villiers, Orléans.....30 mars au 13 juin 2009
- Emprise travaux côté nord et sud en alternance
  - Maintien circulation 1 voie dans chaque sens
- Bd Marie Stuart – Grand Villiers à Ambert, Orléans.....23 février au 10 avril 2009
- Emprise travaux côté sud et nord
  - Maintien 2 sens de circulation
- Bd Marie Stuart au carrefour Ambert.....2 au 30 mars 2009
- Nature des travaux : traversée de chaussée pendant 1 semaine
  - Maintien de deux voies de circulation sur demi-chaussée

## SAINT-JEAN DE BRAYE

- Bd Marie Stuart.....19 mars au 18 mai 2009
- Circulation déviée par la rue de la Burelle (bd fermé à la circulation entre le rond-point Denis Papin et la rue de la Burelle)

# LE DISPOSITIF D'INDEMNISATION

## QU'EST-CE QUE LA COMMISSION D'INDEMNISATION AMIABLE ?

La Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire met en place une procédure amiable pour les professionnels dont le chiffre d'affaires peut se ressentir des travaux du tram. Elle s'appuie sur :

- ▶ la Commission d'indemnisation créée
- ▶ le résultat d'un référé expertise économique introduit par le professionnel auprès du Tribunal Administratif
- ▶ la possibilité de demander des versements provisionnels dans le cadre d'une procédure amiable d'urgence.

### QUELLE EST SA COMPOSITION ?

Elle se compose d'un Président, un Vice-président et de membres permanents. Son secrétariat permanent est situé au 55, Boulevard de Châteaudun - 45000 Orléans.

### QUEL EST SON RÔLE ?

Sa mission est de déterminer le caractère indemnisable du préjudice vérifié et de proposer un montant d'indemnisation au vu du rapport d'expertise économique ordonné par le Tribunal Administratif dans le cadre du référé.

Les résolutions sont adoptées à la majorité des voix (en cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante) et sont soumises à l'approbation du Conseil de communauté de l'agglomération. La Commission, qui siège à huis clos, a pour objectif de résoudre au mieux les situations difficiles, dans l'intérêt de chaque partie.

## LA DÉMARCHÉ À SUIVRE

### 1 LE RÉFÉRÉ - EXPERT

La demande d'indemnisation ne peut être examinée qu'à condition d'avoir fait au préalable l'objet d'une expertise.

Lorsque la voirie a été définitivement mise ou remise en état, tout professionnel qui estime avoir subi un préjudice commercial à la suite des travaux de réalisation de la 2<sup>nd</sup>e ligne de tramway, peut demander, par voie de référé, la désignation d'un expert auprès du Président du Tribunal Administratif.

Cette demande est indispensable pour entrer dans le dispositif d'indemnisation amiable. Elle doit intervenir au plus tard dans les douze mois, qui suivent le parfait achèvement des travaux à l'origine du préjudice.

La désignation par le Tribunal Administratif d'un expert indépendant et qualifié sera pour tous un gage d'objectivité dans l'examen du dossier. Il s'agit d'experts n'exerçant pas dans l'agglomération orléanaise.

Le Tribunal fixe la durée et le contenu de la mission de l'expert qui porte principalement sur l'évaluation de la réalité et de l'étendue du préjudice économique.

### 2 LA PROCÉDURE AMIABLE D'URGENCE

Le dispositif mis en place prévoit également une procédure d'indemnisation dite d'urgence pour permettre le versement rapide à titre exceptionnel d'une indemnité provisionnelle.

Dans cette hypothèse, parallèlement à sa demande de référé, le commerçant qui estime que la perte subie depuis le démarrage des travaux risque de compromettre la pérennité immédiate de son commerce, peut adresser une requête motivée à la Commission d'Indemnisation, en joignant ses derniers bilans ainsi que les chiffres d'affaires mensuels, certifiés des trois derniers exercices.

La Commission examinera la réalité de sa situation économique et la nécessité éventuelle de lui allouer un secours d'urgence en attendant les résultats de l'expertise.



La Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire pourra proposer un versement rapide d'une aide forfaitaire sous réserve que les deux conditions suivantes soient remplies :

- › urgence avérée,
- › situation juridique ouvrant droit à indemnisation.

Cette provision sera ultérieurement imputée sur la proposition d'indemnisation définitive, qui est faite au commerçant sur la base d'un rapport établi par l'expert désigné par le Tribunal Administratif. En aucun cas, cette procédure ne se substitue au principe général d'indemnisation. En effet, l'indemnisation définitive ne peut être valorisée et versée qu'à l'appui d'un rapport.

### LES 4 ÉTAPES CLÉS DE LA PROCÉDURE

#### 1 Obligation de faire réaliser une expertise économique

Les réclamations des commerçants, artisans ou professions libérales riverains estimant avoir subi un préjudice commercial consécutivement aux travaux de réalisation de la 2<sup>de</sup> ligne de tramway, seront examinées à la condition expresse d'avoir fait préalablement l'objet d'une expertise économique.

#### 2 L'expertise économique sera contradictoire entre les parties

L'expertise sera contradictoire et présentera toutes les garanties d'impartialité : un représentant de la Commission d'Indemnisation et le professionnel assisteront aux réunions organisées par l'expert.

Pour l'exercice de sa mission, l'expert aura toute latitude pour demander, au maître d'ouvrage et au professionnel l'ensemble des pièces qu'il estime nécessaires : bilan, comptabilité, déclarations fiscales des années précédentes, statistiques de la branche professionnelle, planning des travaux...

Le rapport d'expertise, qui comportera une proposition chiffrée du préjudice estimé par l'expert, sera notifié aux parties par le tribunal.

#### 3 L'examen du rapport par la Commission d'Indemnisation

La Commission d'Indemnisation tiendra compte du rapport d'expertise, des conditions juridiques applicables et des spécificités du dossier.

Elle pourra ainsi proposer :

- soit un refus d'indemnisation, notamment lorsque le dossier comprend des éléments qui, au regard des textes ou de la jurisprudence, vont dans le sens de l'absence de préjudice ou de son caractère non indemnisable,
- soit la reconnaissance d'un droit à indemnité, avec un réajustement du montant fixé par l'expert, pour tenir compte des conditions juridiques et de fait applicables,
- soit une indemnisation sur la base du montant proposé par l'expert.

Sous la forme d'un protocole transactionnel comportant une clause de renonciation à recours, l'indemnisation amiable interviendra dans les meilleurs délais après approbation de la proposition par le Conseil de communauté.

#### 4 L'indemnisation amiable intervient en principe à la fin des travaux du secteur considéré

Les professionnels qui le souhaitent, peuvent saisir le Tribunal sans attendre la fin des chantiers. La durée de la mission de l'expert étant limitée dans le temps, dans cette hypothèse, il évaluera donc un préjudice partiel sous réserve qu'il dispose d'un recul suffisant pour l'estimation de la gêne subie.

Ainsi, la Commission pourra examiner au fur et à mesure les rapports d'expertise, et procéder le cas échéant au versement d'indemnités provisionnelles selon une cadence adaptée à vos besoins pour vous aider à passer un cap difficile.

Plusieurs demandes d'indemnisation concernant des périodes de travaux successives peuvent être déposées en respectant toutefois un délai minimum de trois mois entre deux demandes.

# LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION

## CLEO, plus proche des habitants

### UN DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION SPÉCIFIQUE

La Communauté d'agglomération Orléans Val-de-Loire, maître d'ouvrage, a souhaité placer ce chantier sous le signe de l'information et du dialogue. Afin que les riverains puissent avoir des réponses à toutes les questions qu'ils se posent sur la 2<sup>nd</sup>e ligne de tram, plusieurs outils sont mis à leur disposition.



> **le site Internet** dédié au projet CLEO : [www.cleo.agglo-orleans.fr](http://www.cleo.agglo-orleans.fr)



> **le Point Info Tram**

Ouvert depuis septembre 2008, lieu d'exposition, le Point Info Tram accueille le public au 48 rue Jeanne d'Arc à Orléans, du lundi au samedi de 10h à 13h et de 14h à 18h.



> **N° Indigo**

Mis en place en mars 2009, il permettra de répondre en direct aux questions du public.



> **l'équipe Info**

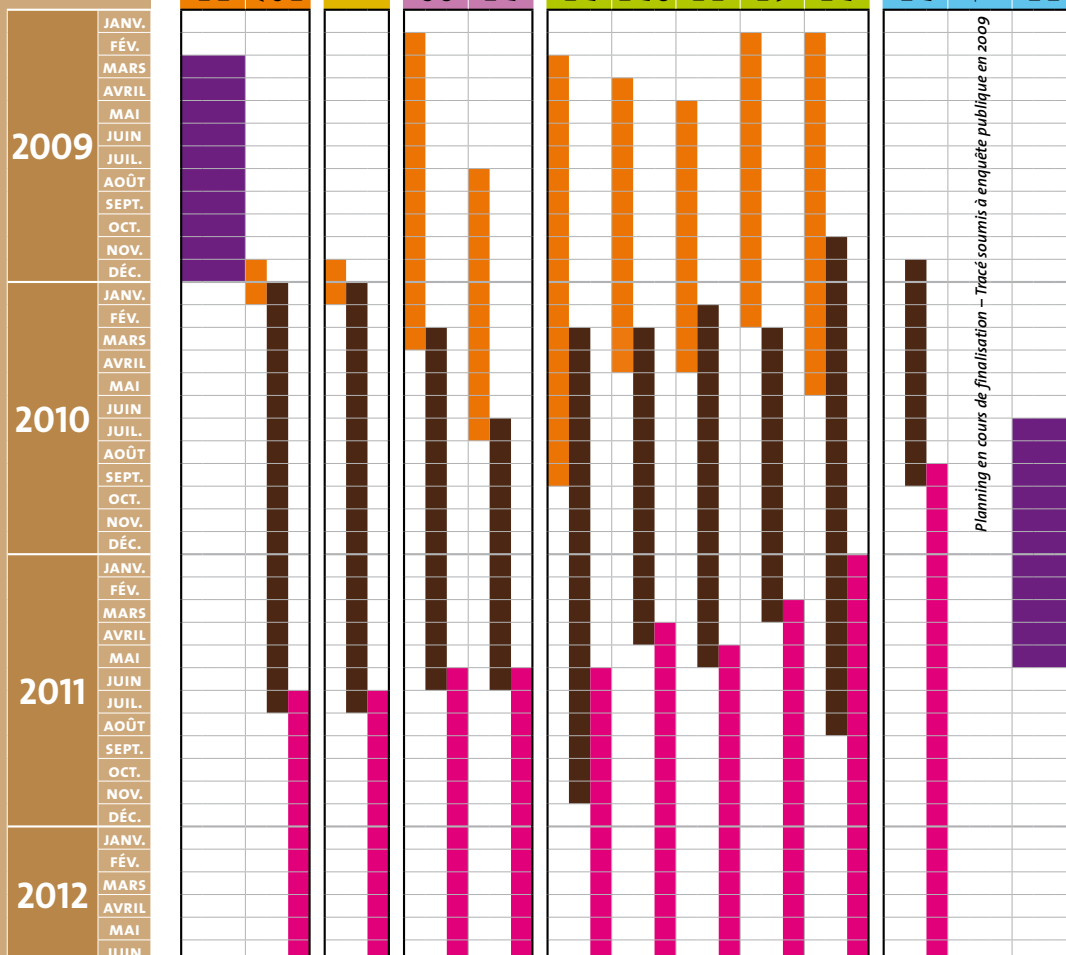
Composée de trois personnes, cette équipe de proximité accueille le public pendant les horaires d'ouverture du Point Info tram et tient des permanences pour répondre aux demandes d'information du public et des professionnels dans les différentes communes traversées par le chantier du tram.

### AUTRES OUTILS D'INFORMATION

- > **le journal trimestriel "Tram AggLO"**, diffusé dans les communes de l'AggLO,
- > **l'Info CLEO**, consacré à l'information des riverains sur les travaux par commune,
- > **des visites de chantiers**, régulièrement organisées pour faire découvrir les travaux,
- > **des réunions publiques et ateliers de circulation**, pour informer les riverains de l'impact des travaux sur la circulation dans les communes traversées,
- > **les magazines et sites internet des communes traversées**, pour apporter une information spécifique sur les travaux aux habitants de chaque commune.



# PLANNING DE L'OPÉRATION



Dates prévisionnelles indicatives, n'intégrant pas les aléas liés aux chantiers

- Travaux de déviation de réseaux
- Travaux de réalisation de la ligne (plateforme, pose de la voie ferrée, aménagements...)
- Travaux de finition (voirie, mobilier équipements...) + essais matériel roulant  
*Phase moins contraignante pour les riverains du tracé, qui retrouveront les fonctionnalités et usages de leur environnement*
- Travaux de construction des deux parcs relais, Pompidou et Clos du Hameau

Planning en cours de finalisation - Tracé soumis à enquête publique en 2009

**LE PLANNING DU "MATÉRIEL ROULANT"**

**2009 > 2011** Fabrication des rames

**Février 2010** Arrivée de la première rame au dépôt-tram de La Source

**Janvier 2012 > Avril 2012** Essais d'ensemble et intégration

**Avril 2012 > Juin 2012** Marche à blanc