

Réunion publique du 30 novembre 2009, salle Rouget de l'Isle – Argonne, Orléans

Les réponses ont été apportées par M. Charles-Eric LEMAIGNEN, Président de l'Agglo, Mme Muriel CHERADAME, Vice-Présidente en charge des déplacements, M. Jean-Pierre LAMBERT, directeur de projet CLEO et M. Jean-Marc ISSARTIER, directeur technique CLEO.

La réunion publique du 30 novembre 2009, organisée dans la salle Rouget de l'Isle dans le quartier de l'Argonne a mobilisé près d'une centaine de participants. Elle avait pour objet de présenter le planning des travaux de construction de la ligne (plateforme, pose voies ferrées et voiries) et les futurs aménagements urbains et paysagers qui seront réalisés sur les boulevards Guy Marie Riobé et Marie Stuart.

Aménagements et sécurité

- **Quels vont être les aménagements aux abords de l'école Cormier ?**

Une réunion spécifique se tiendra jeudi 3 décembre à l'école pour présenter le déroulement des travaux et aménagements futurs pour ce secteur. Ce que nous pouvons dire aujourd'hui : il n'y aura pas d'emplacement « arrêt minute », comme c'est déjà le cas aujourd'hui.

La circulation sera transformée : la plateforme du tramway sera axiale (au centre de la voirie) et les voies de circulation (1 par sens) longeront cette plateforme. Des pistes cyclables seront créées, autant que possible, sur le boulevard Marie Stuart.

- **Comment optimiser la sécurité sur les chantiers du boulevard Marie Stuart ?**

Nous sommes très attentifs à la question de la sécurité sur les chantiers, et sur celui du tram en particulier. Nous sommes actuellement dans la phase de déviation de réseaux. Les chantiers bougent beaucoup et rapidement, ce sont des paramètres que nous intégrons pour garantir la sécurité de tous. Ces travaux terminés, nous allons entamer la phase tramway (voirie nouvelle et plateforme). Les zones de travaux seront beaucoup plus linéaires et encadrées. De plus, une seule entreprise responsable sera présente pour la mise en œuvre de ces travaux. La maîtrise des aléas sera ainsi simplifiée, tout comme la coordination des activités par la Coordination Générale CLEO en charge directe des opérations. En comparaison, aujourd'hui en phase de déviations de réseaux, un maximum de quinze entreprises ont pu travailler conjointement sur une même zone

- **Comment le choix des stations a-t-il été entériné ?**

Les stations ont été choisies en fonction des besoins, des possibilités et surtout de la densité de population dans les différents secteurs. Une réorganisation du réseau bus sera effectuée pour que chacun conserve un accès à un transport en commun. Ce futur réseau de bus fera l'objet d'une grande concertation des habitants, des entreprises, et des chauffeurs de la Setao, dès 2010, pour être opérationnel et conforme aux besoins de déplacement dès l'arrivée du tram.

- **Pour les riverains résidant le long du tracé, est-il prévu un changement de fenêtres ?**

Il n'est pas prévu de prendre en charge les travaux relatifs à la modification d' huisseries, fenêtres... sur les bâtiments à usage privés. Cette demande ne rentre pas dans les mesures compensatoires, dédiées principalement à remédier à des problèmes de sécurité, ou à des mises en état de fonctionnalités existantes. Le projet, déclaré d'utilité publique, a mis tout en œuvre afin de limiter les nuisances notamment sonores avec notamment des études acoustiques pré-

alables et futures (après la mise en service au droit des bâtiments), un système de pose de voies spécifiques (pose sur dalles flottantes) dans les endroits « sensibles ». Ainsi, l'Agglomération peut se prévaloir de mettre en place une ligne de tramway ayant le souci de la qualité de vie des riverains.

Néanmoins, il est conseillé de faire une demande d'indemnisation aux fins de changement de fenêtre qu'après la mise en service de la ligne ; dans ce cas, cette demande devra être justifiée et motivée par des éléments factuels et tangibles ; Dès lors, les instances compétentes de l'agglomération, après instruction du dossier (études bruits complémentaires....), constatant que les mesures relevées ne sont pas conformes aux normes en vigueur et que la demande est fondée, pourront soumettre une demande d'indemnisation près le conseil de communauté, seul habilité à ce jour à indemniser les riverains « victimes » de nuisances avérées.

- **Les riverains jouxtant le futur Centre de Maintenance bénéficieront ils d'un mur anti-bruits ?**

Le bruit est proportionnel à la vitesse du tramway. Au sein du Centre de Maintenance, la vitesse sera très faible, puisque les rames entreront pour un remisage et une maintenance légère. Il n'est donc pas envisagé d'installer un mur anti-bruits. Toutes les précautions ont été prises par l'Agglo pour faire en sorte que le tram ne génère ni bruit, ni vibration. Le fait que le constructeur du matériel roulant est aussi le constructeur de la plateforme est un facteur important puisqu'il évitera, comme ce fut le cas sur la première ligne, que l'un rejette la responsabilité sur l'autre.

En dehors du Centre De Maintenance, la plate-forme sera engazonnée. Au-delà du fait que le gazon est l'élément qui absorbe le mieux les vibrations et le bruit, une véritable trame verte raccordée au centre ville d'Orléans sera créée.