



Communiqué de presse

La Déclaration de projet, dernière étape avant l'arrêté de DUP pour CLEO, la 2^{de} ligne de tram de l'agglomération orléanaise

Une étape importante pour l'AggLO Orléans Val de Loire, et la dernière avant l'arrêté de DUP (Déclaration d'Utilité Publique) prévu en décembre prochain, pour le projet CLEO : la **Déclaration de Projet** qui fait l'objet d'une délibération au Conseil de Communauté ce 23 octobre 2007. Les élus de l'AggLO valideront ainsi définitivement le projet CLEO et son caractère d'intérêt général.

La Déclaration de projet est un document qui précise :

- le projet retenu et ses objectifs,
- le coût prévisionnel global de l'opération,
- et les suites que l'AggLO entend donner aux recommandations de la Commission d'Enquête.

En effet, le 15 juin dernier, la Commission d'Enquête avait rendu un avis favorable à l'unanimité suite à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, qui s'était déroulée du 16 mars au 30 avril de cette année. L'AggLO avait donc pris acte que le projet CLEO pouvait être déclaré d'intérêt général.

Le projet CLEO et ses objectifs

CLEO transporte

CLEO, c'est une nouvelle ligne forte qui complète l'offre de transports en commun de l'Agglomération orléanaise, répondant aux besoins de déplacements des habitants.

CLEO aménage

CLEO sera une ligne structurante est-ouest de l'Agglomération orléanaise, qui s'inscrit dans un projet de réaménagement global des espaces traversés en étroite concertation avec les communes, elle accompagnera les projets de requalification urbaine entrepris par les communes.



Avec CLEO : un nouveau partage de l'espace public

A chacun son espace : un tramway en site propre sur 90% du tracé, des trottoirs élargis et des traversées piétonnes sécurisées pour les piétons, la création de pistes cyclables longeant le tramway autant que possible, des voies de circulation maintenues.

CLEO : un + pour la complémentarité des modes de transports entre eux

2 pôles d'échanges permettant la complémentarité des modes de transports entre eux : place de Gaulle, à Orléans, point d'interconnexion des deux lignes de tram, pour rejoindre les gares d'Orléans et de Fleury-les-Aubrais, et à l'est, le pôle d'échanges de Saint-Jean de Braye, à proximité de la gare, avec un parc-relais d'une capacité de + 200 places, interconnexion avec les bus urbains et interurbains, 24 emplacements vélos.



Pôle d'échanges de Saint-Jean de Braye

Les spécificités de CLEO

- Un tramway fer, le Citadis 302 d'Alstom, d'une longueur de 32 mètres et d'une largeur de 2,40 mètres. CLEO bénéficiera d'un parc de 21 rames (dont 18 en service).
- Un centre de maintenance à l'est, sur la commune de Saint-Jean de Braye, avec une démarche HQE, pour le remisage et la maintenance légère des rames.
- Un système APS (Alimentation Par le Sol) dans le cœur historique d'Orléans, sur environ 1 000 mètres, de la Place de Gaulle à la station Halmagrand.
- Une interopérabilité entre les 2 lignes de tramway : les rames de CLEO pourront circuler sur les rails de la ligne A.

CLEO en chiffres

Un tracé de 11,8 km traversant 5 communes : la Chapelle Saint-Mesmin, Ingré, Saint-Jean de la Ruelle, Orléans et Saint-Jean de Braye.

25 stations et 6 parcs-relais offrant en totalité 1140 place de stationnement et 24 emplacements vélos par P+R

Un tram toutes les 6 minutes, un service continu de 5h à minuit

59 000 habitants desservis

L'AggIO répond à la Commission d'Enquête

Aujourd'hui, l'AggIO fait part de ses réponses suite aux quatre recommandations de la Commission d'Enquête :

- Concernant **l'insertion du tramway en site propre dans le secteur Madeleine-Carmes** : celle-ci a été réétudiée par l'Agglomération avec la ville d'Orléans. Au regard des remarques formulées par les EOQA (Experts et Organismes Qualifiés et Agréés) sur la mise en sécurité de la circulation du tramway, le maître d'ouvrage, l'AggIO, a été étudié la mise en sens unique Est-Ouest de la circulation routière. **Le tramway sera ainsi en site propre sur la totalité du sens entrant ainsi que sur les deux tiers du sens sortant.** Cette proposition va dans le sens du maintien de la dynamique commerciale sur cet axe et de ce fait, répond pleinement à la recommandation de la Commission d'Enquête.

- Concernant la **prise en compte des observations consignées dans les registres** : pour la poursuite des études de projet et pour poursuivre la volonté des élus pour que ce projet soit le projet de tous, l'AggLO ne peut que partager cette préoccupation et l'équipe CLEO a pour mission d'œuvrer dans ce sens.
- Concernant la **capacité à répondre à la fréquence de passage entre le pôle d'échanges Place de Gaulle et les gares** : l'AggLO souscrit également à cette préoccupation, et suite aux nombreuses études qui sont menées, des solutions seront proposées.
- Concernant l'**étude de la variante D2 sur Saint-Jean de Braye** : la maître d'ouvrage a décidé d'approfondir l'étude de cette variante d'un point de vue technique mais aussi financier, et en soumettra le résultat ainsi que ses propositions au Conseil de Communauté. Si cette variante, après accord de la commune concernée ainsi que des élus de l'AggLO, était finalement retenue, elle donnerait lieu à une enquête publique complémentaire, sans préjudice de la Déclaration d'Utilité Publique demandée.

Le coût prévisionnel global de l'opération

Le coût prévisionnel global du projet de la 2^{de} ligne de tram s'élève à 297 900 000 €, tel que présenté dans le dossier d'enquête publique.

Les aménagements urbains et paysagers représentent 1/3 du coût global de l'opération. Ces aménagements regroupent : les aménagements paysagers, les stations, le mobilier urbain, les parcs-relais, les bâtiments techniques, l'éclairage public, la circulation et les modes doux, la plateforme et la voie ferrée, les voiries, les ouvrages d'art, la ligne aérienne, l'énergie et les systèmes d'information voyageurs (SAEIV, billettique, radio, GTC/GTE).

Plus qu'un nouveau mode de transport, la 2^{de} ligne de tramway de l'agglomération orléanaise aménagera les espaces traversés, avec deux marqueurs forts sur le tracé : le vert pour la plateforme engazonnée sur toute la ligne, excepté le centre-ville orléanais, et le blanc pour le traitement minéral (calcaire de Beauce) dans le cœur historique de la ville d'Orléans.

Les aménagements urbains en images

Station-type CLEO



Bloc technique





Station Cirerie – Saint-Jean de la Ruelle

- Tramway en site propre et station à quai central face à la Maison de la Petite Enfance
- 2 sens de circulation maintenus
- Plateforme engazonnée

Station Porte Dunoise – Orléans

- Tramway en site propre, insertion latérale
- 1 sens sortant pour la circulation automobile
- Site en zone 30





Station Beaumonts – Orléans

- Tramway en site propre
- 1 sens sortant de circulation automobile
- Alignement d'arbres recréé devant la résidence des Beaumonts
- Bordures en béton blanc délimitant les espaces piétons

Station Croix Morin – Orléans

- Tramway en site propre
- 1 sens entrant de circulation automobile
- Trottoirs élargis
- Traitement qualitatif de l'ensemble : voies pavées de grés, dallage en grés sur plateforme et trottoirs



Station De Gaulle – Orléans (depuis la rue Jeanne d'Arc)

- Tramway en site propre et en APS (Alimentation Par le Sol)
- Symbolique de l'auvent : pont d'union entre le secteur des Carmes et celui de la Cathédrale
- L'auvent est constitué de 2 strates : l'une en verre et l'autre en un jeu de fins rubans métalliques ondulés et nacrés en sous-face
- Site en zone 30
- 1 sens de circulation est-ouest
- Trottoirs élargis





Station De Gaulle – Orléans

- Tramway en site propre et en APS (Alimentation Par le Sol)
- L'aménagement paysager (pins sylvestres et jardinières) vient adoucir le tapis de grès posé sur la place. [Les poteaux de l'auvent seront végétalisés].
- Traitement de la place en jardin urbain ouvert à la déambulation – Place piétonne
- Le kiosque, au droit de la station, intègre la billetterie et l'information aux voyageurs.

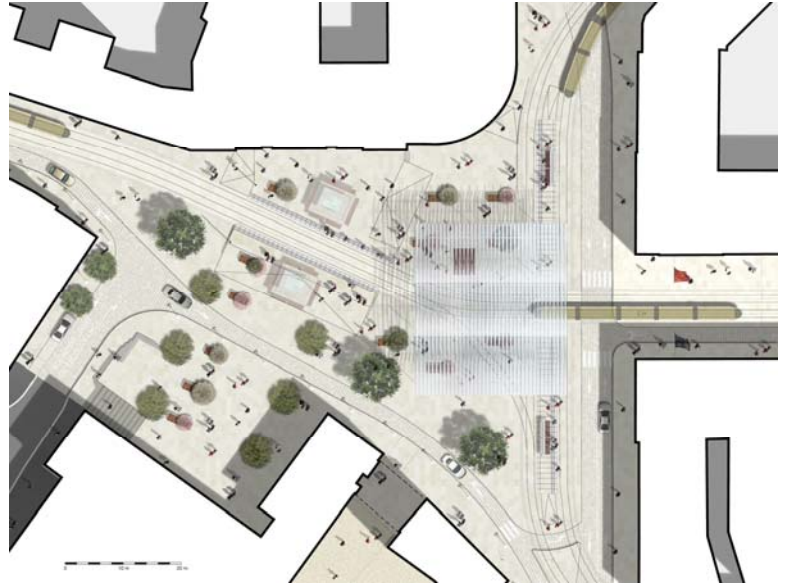
Station De Gaulle – Orléans

- Tramway en site propre et en APS (Alimentation Par le Sol)
- L'aménagement paysager (pins sylvestres et jardinières) vient adoucir le tapis de grès posé sur la place. [Les poteaux de l'auvent seront végétalisés].
- Traitement de la place en jardin urbain ouvert à la déambulation – Place piétonne



Station De Gaulle – Orléans (vue aérienne)

- L'auvent relie les quatre quais du pôle d'échanges tramway
- La Place de Gaulle : point d'interconnexion de la ligne A et de CLEO



Station Jeanne d'Arc – Orléans

- Tramway en site propre et en APS (Alimentation Par le Sol)
- Site en zone 30
- Deux sens de circulation maintenus depuis la rue Royale
- Pour répondre à la demande de l'ABF (Architecte des Bâtiments de France), l'insertion du tramway est la plus discrète possible : station sans abris, billetterie insérée en vitrine
- En continuité avec les rues adjacentes, dallage calcaire sur les trottoirs
- Démarquage de la traversée piétonne par des bandes d'éveil insérées au sol

Station Place de l'Étape – Orléans

- Tramway en site propre et en APS (Alimentation Par le Sol)
- La Place de l'Étape, une place piétonne en pavés calcaires
- Station à quais décalés : une devant l'Institut, l'autre devant l'Hôtel de Ville





Station Eugène Vignat – Orléans

- Tramway en site propre
- Plateforme engazonnée
- 2 sens de circulation maintenus
- ¼ du stationnement maintenu

Station Monod – Saint-Jean de Braye



- Tramway en site propre
- Plateforme engazonnée
- Site en zone 30
- 2 sens de circulation maintenus
- Aménagement d'un espace vert devant le lycée Monod
- Bande cyclable bidirectionnelle au nord (entre le lycée et le tramway)

- Les perspectives présentées ci-dessus sont des vues non contractuelles. Elles ont été réalisées d'après l'avant projet « aménagements urbains ».
- Crédits photos :
 - Bout avant de CLEO : Alstom Transport
 - Perspectives « aménagements urbains » : AggLO

Contact :
 Laurence Jolivet
 Chargée de communication CLEO
 02 38 78 49 72
ljolivet@agglo-orleans.fr