La République du Centre, 20 juillet 2010



Orléans

publique - 45000 Orléans - Tél. 02.38.78.73.34 - E-mail : agence.orleans@larep.com/Publicité et petites annonces : Alliance-Media. Tél. 02.38.78.73.22 ou 23

Liaison tram-train : les travaux piétinent toujours

La liaison piétonnière entre le tram et le train, en gare d'Orléans, est au point mort. Zoom sur un dossier complexe, où interviennent de multiples acteurs, qui ne cessent de se renvoyer la responsabilité.

Le voyageur qui arrive par le train à Orléans a intérêt à garder l'œil ouvert. Pour ne pas manquer les panneaux indiquant l'accès au tramway, d'abord. Mais aussi pour ne pas trébucher, dans le sombre passage, peu engageant, menant aux transports en commun.
Aujourd'hui, le projet de liaison tram-train est totalement bloqué.

La région, principal financeur du projet

Les différents acteurs du dossier — Réseau ferré de France (RFF), la ville, la région, la SNCF et l'Agglo — se rejettent la faute. « *La région est le principal financeur du projet, elle contribue à hauteur de 11 millions d'euros, mais ce n'est pas elle qui est aux manettes. C'est à l'Agglo et à la ville de mettre les acteurs autour de la table* », estime Corinne Leveleux-Teixeira, conseillère municipale d'opposition et conseillère régionale de majorité.
L'Agglo, de son côté, refuse de prendre position, mais assure que « *le montage du projet technique est très complexe. Il est actuellement en cours de finalisation* ».

RÉCEMMENT, GARE D'ORLÉANS. Faute d'accord entre les collectivités, le projet de liaison tram-train est paralysé depuis des années. Les voyageurs qui arrivent en gare d'Orléans doivent emprunter un passage sombre et peu engageant pour prendre les transports en commun.

Pour la région, le blocage viendrait du parking Primat. Celui-ci empiète sur l'espace prévu pour la liaison tram-train. Selon Jean-Michel Bodin, vice-président de la région délégué aux transports, « *ce qui bloque, c'est l'absence d'accord avec les copropriétaires, ce qui empêche le démarrage des travaux.* » Une version contredite par Christophe Bernard, gestionnaire du syndic de copropriété Citya Immobilier. Il joue le rôle d'intermédiaire entre les propriétaires des places de parking et la SNCF. « *En 2008, la SNCF nous a présenté un projet avec lequel nous étions d'accord. Depuis, nos interlocuteurs changent sans cesse et nous présentent de nouveaux projets, qui ne correspondent plus à ce que nous avions convenu.* »

« Chacun a travaillé dans son coin »

Principal point d'achoppement : la sortie du parking. Elle a été déplacée rue Copernic, il y a plusieurs années, pour pouvoir démarrer les travaux. « *Les clients des sociétés de l'immeuble Primat empruntent cette sortie et croisent des gens qui arrivent et qui les insultent* », se plaint Christophe Bernard, qui réclame auprès de la SNCF la garantie de récupérer la sortie initiale, rue Saint-Yves, avant le début des travaux. Contactée par téléphone, la direction de la SNCF n'a pas souhaité s'exprimer sur le sujet. Un cadre a accepté de témoigner de façon anonyme : « *Chacun a travaillé dans son coin. Depuis l'inauguration de la gare, en 2008, personne ne bouge. Il faut attendre les élections municipales pour avoir une chance que la situation se débloque.* »
En attendant, les Orléanais continuent d'avoir honte de leur gare, à l'image de Marie. Aux touristes qui lui demandent comment accéder au tram, cette jeune fille préfère indiquer un autre chemin, plus long… mais beaucoup plus présentable.

Fanny Holveck.

Les voyageurs contraints de se résigner

Plusieurs dizaines de milliers de voyageurs fréquentent, chaque jour, la gare d'Orléans. Il en côté, il y a les touristes. Ceux-là ne font que passer. Ils risquent, au pire, de s'égarer à la sortie du train et d'avoir une première image négative de la ville.
Et puis, il y a ceux qui emprunteront la liaison tram-train tous les jours. Eux sont obligés de se résigner. Pour Guillaume, 34 ans, le verdict est sans appel : « *C'est glauque, sale, et il y a des gens bizarres qui traînent. Les voyageurs qui arrivent ici pour la première fois doivent prendre peur.* » Hugo, 18 ans, dénonce l'insécurité du lieu : « *Il vaut mieux ne pas être une fille et traîner tard le soir ici.* » Ce n'est pas Marion qui dira le contraire. « *C'est vraiment un endroit glauque et pas du tout accueillant.* » Cette jeune femme de 28 ans aimerait que le passage soit totalement réaménagé : « *Sur les plans, il y avait de la verdure dessinée… Les architectes mettent toujours de la verdure, sur le papier. Mais bizarrement, elle n'apparaît jamais en vrai.* »

Brasserie en septembre, WC en novembre

Initialement annoncée pour cet été, la brasserie de la gare — attendue depuis plus de deux ans — devrait ouvrir dans la deuxième quinzaine de septembre. Sans date précise à ce jour.
Sous l'enseigne Segafredo — la marque de café —, l'établissement proposera une carte de plats chauds et froids inspirés de la cuisine italienne, dans une salle moderne de cinquante places assises avec vue sur la gare et sur l'avenue de Paris. Les travaux d'aménagement de l'établissement, situé dans le prolongement de la billetterie, ont commencé il y a une quinzaine de jours maintenant.
Le chantier de transformation de l'ex-billetterie (côté rue Saint-Yves) en toilettes (avec nursery) devrait pour sa part démarrer à la fin du mois ou début août. Ces WC devraient être ouverts aux voyageurs en novembre. Eux aussi sont attendus depuis deux ans.

S. S6.

C'est l'enseigne Segafredo qui gérera la brasserie de la gare.

REPÈRES

Treize ans de tractations

En **1997**, le projet gare est lancé par l'équipe de Jean-Pierre Sueur. Il fait l'objet d'un premier protocole d'accord de 28 millions d'euros, signé en **septembre 2000** par les différents partenaires.
En **2001**, la nouvelle municipalité revoit le projet à la hausse. Serge Grouard défend l'idée d'une entrée plus ambitieuse sur l'avenue de Paris.
En **octobre 2003**, les premiers travaux sont lancés. Ils s'arrêtent peu après, faute d'un accord ferme entre les partenaires.
En **juin 2005**, un deuxième protocole d'accord, pour une durée de six ans, est signé.
Janvier 2008 : la gare est inaugurée.

Le projet en question

Si elle voit le jour, la liaison tram-train, destinée à relier les piétons de la station de tram à la galerie des voyages, devrait mesurer 55 mètres de long et 18 mètres de large. Elle débarquerait en face des premiers quais débouchant sur la salle des Pas-perdus actuelle. Une grande ouverture mitoyenne tout droit vers l'espace tram-bus.
Deux escaliers mécaniques sont prévus, ainsi qu'un escalier et un ascenseur.

Phoca PDF