

Publié le 18 avril 2017

À Orléans, l'avenir - solide - d'Interive tient à un câble !

L'agglomération orléanaise a choisi le câble pour recoudre le tissu urbain d'un de ses futurs quartiers... Un choix de navette, mûri de fil en aiguille, par la Semdo qui, en groupement avec Egis Rail, assure la maîtrise d'ouvrage déléguée du projet.



À l'ouest : la place Danton, promise à un réaménagement total dès 2018. À l'est : la gare SNCF de Fleury-les-Aubrais, desserte du réseau TER de toute la région Centre ainsi que de la ligne Paris/Toulouse du réseau Intercité. Pour le grand projet d'aménagement Interives qui doit, ici, donner naissance à un ambitieux centre de vie et d'activités de 110 hectares à l'horizon 2035, tous les ingrédients de la réussite pourraient donc sembler réunis. Sauf que... « entre ces 2 points structurants du programme, un large faisceau ferré vient littéralement déchirer le tissu urbain », décrit **Benoît Rocher**, directeur de projet au sein de la [Sem pour le développement d'Orléans](#) (Semdo) en charge de l'aménagement du site.

La Semdo, chef de file du câble !

Impossible, avec une telle coupure, d'imaginer conserver toute son attractivité au futur quartier appelé à accueillir plus de 3 000 logements et quelque 200 000 m² d'activités tertiaires et commerciales. Mais difficile aussi d'imaginer une passerelle susceptible d'enjamber rapidement une forêt de caténaïres sur 300 mètres !

Pour reprendre l'espace local, la Semdo a donc suivi le fil du câble, « seul capable de se détacher des contraintes topographiques pour assurer, de sol à sol, un franchissement aisé en quelque deux minutes », motive Benoît Rocher dont l'Epl assure la **maîtrise d'ouvrage déléguée** du futur téléphérique, en co-traitance avec la société d'ingénierie **Egis Rail** pour les volets techniques et de planification du projet.

Répondant à un programme « performanciel », le contrat de conception-réalisation de la liaison téléphérique porte des exigences fortes, comme un taux de disponibilité de 99,5 % et, le cas échéant, un rapatriement des voyageurs exclusivement réalisé en station. « Il associe aussi le marché de maintenance, afin de garantir l'accompagnement du « systémier » durant les premières années d'exploitation, laquelle sera, par ailleurs, assurée par le futur délégataire de l'ensemble des transports métropolitains », précise le collaborateur de la Sem.

Déclinant la charte visuelle des trams et bus locaux, le téléphérique va-et-vient se composera de **2 cabines de 56 places** chacune qui transporteront gratuitement jusqu'à **1 500 personnes par heure** et par sens en heure de pointe. Le tout pour 14,7 millions d'euros (hors exploitation), un budget qui n'a pas non plus de quoi donner le vertige !