



Orléans → Vivre sa ville

MAIS POURQUOI... ■... Le tracé de la première ligne de tram ne passe-t-il pas par la commune de Saran ?

Une liaison entre les « deux Orléans »



« Pas seulement un moyen de transport, le tram est une épine dorsale, un cordon ombilical de la ville »

TRANSPORT. La ligne A suit un tracé de 18 kilomètres, de Fleury-les-Aubrais à Orléans La Source, et s'arrête à vingt-cinq stations. PHOTO CHRISTELLE GAUJARD

Relier Fleury à La Source était un des enjeux majeurs de la ligne A du tramway orléanais. Avant son inauguration, en 2000, son tracé a parfois suscité des réactions hostiles.

Rémi Guillevic

Le Premier ministre français Lionel Jospin à l'avant d'une rame, Jean-Pierre Sueur, maire d'Orléans, posant fièrement à ses côtés. La photo est belle : en ce lundi 20 novembre, la première ligne de tramway, la « A », est inaugurée. Mais avant d'en arriver à ce cliché souvenir, dix années de réflexion et de débats ont été nécessaires. Le tracé de la ligne a fait surgir des réactions hostiles, loin des ambitions de l'ancien maire orléanais. « J'ai soutenu cette idée du tram. J'ai considéré que c'est un mode de transport écologique », témoi-

gne Jean-Pierre Sueur. Pour être utile, il faut que le tramway circule sur voie propre, pour ne pas se retrouver dans les bouchons. Les lieux desservis doivent être cohérents, avec les gares d'Orléans centre et de Fleury-les-Aubrais en premier lieu. La ligne doit aussi s'adapter à la topographie particulière de la cité johannique : « C'est comme s'il existait deux villes, poursuit Jean-Pierre Sueur. » Ce dernier compare d'ailleurs la ligne à un « lien, une épine dorsale, un cordon ombilical ».

Du nord au sud, en connectant La Source au reste de la ville

Avec d'autres élus, la décision est donc prise : « Nous avons choisi de relier le nord au sud, en passant par les deux gares, le centre d'Orléans et sa place du

Martroi, le pont Royal, Saint-Marceau, puis le Zénith. Mais aussi par Olivet, l'université, les chèques postaux, et avec un terminus à l'hôpital. »

Reste à définir les lieux desservis entre les deux gares. « La cité Coligny, c'est un grand centre administratif avec beaucoup d'emplois et où on a créé de nombreux logements », présente Jean-Pierre Sueur. L'idée serait donc d'y passer, d'autant qu'en face, côté est, « on passait par un cimetière d'un côté, les rails de l'autre... On n'aurait desservi personne sur les deux tiers du trajet ». Va donc pour la cité Coligny. Mais ce choix implique de « passer par la rue de la Gare et l'avenue de Paris. Cela a posé beaucoup de problèmes : un comité très virulent s'est créé contre le passage du tram, avec banderoles, etc. Alors qu'aujourd'hui, c'est rentré dans les mœurs et personne ne s'en plaint.

Quid de Saran, encore non desservi par les lignes actuel-

les ? « Le maire de la commune y était hostile », répond Jean-Pierre Sueur. L'ancien élu concerné, Michel Guérin, dément. « On a toujours dit que j'étais contre, c'est faux ! J'étais contre l'utilisation de ce système pour l'agglomération. Ses 260.000 habitants sont répartis sur un nombre d'hectares inimaginables. » L'ancien premier magistrat suggérait un moyen de transport sur site propre, mais pas de tramway. Il pointe encore du doigt cette ligne dont « le coût de construction (près d'1,8 milliard de francs, soit environ 273 millions d'euros) n'est toujours pas couvert par les recettes ». Sans compter « le temps qu'il faut pour parcourir la ligne d'un bout à l'autre ».

Les enquêteurs rejettent le projet

Finalement, alors que se dessinent plus clairement les 18 kilomètres de ligne, un nouvel obstacle retarde le début des travaux. Un retard qui aurait, selon l'intéressé, coûté sa place

de maire à Jean-Pierre Sueur, lors des municipales de 2001.

Pour que le tram puisse rouler un jour, « il faut une commission d'enquête pour obtenir la déclaration d'utilité publique ». Et là, ça bloque. « La commission estimait qu'il ne fallait pas passer par le pont Royal, qu'il fallait en construire un. C'était absurde, cela aurait été refusé. »

Par ailleurs, « on voulait passer par Olivet, où on a construit le quartier du Larry. Quand nous avons réfléchi au tram, il n'y avait rien à cet endroit. On a pensé ce quartier en fonction du tram, et non l'inverse ». La commission n'entend pas cet argument : « Ses membres ne voyaient pas l'intérêt d'y passer ». Les enquêteurs disparaissent la traversée de la RN20 à hauteur du Zénith. Deux ans plus tard, après un recours auprès du conseil d'État, le projet est accepté. Et en ce lundi 20 novembre 2000 est inaugurée en grande pompe la première ligne orléanaise. ■