

Le premier monument historique du XXI^e siècle.

Le « Pont de l'Europe » est, sans doute, l'un des premiers « monuments historiques » du XXI^e siècle !

Tous ceux qui le découvrent sont frappés par la pureté de ses lignes : deux points d'appui sur la Loire et une immense arche, située en oblique par rapport à l'axe du pont.

Audace, harmonie, équilibre : les mots ne manquent pas pour caractériser cet ouvrage qui figure désormais dans de nombreux livres d'architecture.

Quatre projets avaient été sélectionnés au départ. C'est celui de Santiago CALATRAVA qui a été retenu dans sa version la plus ambitieuse (puisque dans une autre version, il n'y avait pas d'arche).

Cette oeuvre majeure de Santiago CALATRAVA vient s'ajouter à beaucoup d'autres, dans le monde entier, à BARCELONE, LISBONNE, NEW YORK et en bien d'autres lieux.

Pourquoi le Pont de l'Europe ?

Parce que les franchissements de la Loire sont trop peu nombreux dans l'agglomération d'Orléans. Si l'on veut qu'« *Orléans ne tourne plus le dos à la Loire* » - objectif sans cesse réaffirmé ! – il faut, en particulier, pouvoir traverser plus facilement le fleuve par des ponts qui soient résolument urbains (et ne se transforment pas en pseudo-autoroutes !). D'autres projets sont aussi précieux : ainsi doit-on regretter que le projet de passerelle entre Saint-Marceau au Sud et la Charpenterie au Nord ait été abandonné par l'actuelle municipalité d'Orléans. Celle-ci serait (sera ?) un magnifique lien entre les deux rives pour piétons et « deux-roues ».

Mais revenons au Pont de l'Europe. Les études effectuées par la Direction départementale de l'Équipement du Loiret (qui a assuré, pour le compte du SIVOM, puis de la Communauté de Communes de l'agglomération d'Orléans, la maîtrise d'œuvre de ce très ambitieux ouvrage d'art) montraient que la priorité consistait en un nouveau franchissement de Loire à l'ouest de l'agglomération, avant un second à l'Est (qu'on attend toujours, tant les élus concernés semblent avoir de difficultés à prendre une décision quant à son emplacement).

Il y eut beaucoup de débats sur l'emplacement du pont Ouest, avant que le site actuel fut retenu, juste à côté des établissements Renault (devenus TRW) – ce qui préservait intégralement ces établissements - et d'un magnifique cède au Nord, sur la commune de Saint-Jean de la Ruelle et dans la perspective d'un remarquable « four à briques » sur la commune de Saint-Pryvé Saint-Mesmin au Sud.

Il y eut beaucoup de débats aussi sur les accès mais on a pu constater une quasi-unanimité du SIVOM pour refuser des tangentiels ou des « voies rapides » au Nord et surtout au Sud, la réalisation de celles-ci étant rendue impossible par le bâti pavillonnaire existant et suscitant l'hostilité des habitants autant que des élus.

C'est donc une « circulation diffusante » qui a été choisie, au débouché Sud notamment, avec deux voies nouvelles, une à l'Est et une à l'Ouest.

Ce schéma donne aujourd'hui satisfaction. Plus de 15 000 véhicules utilisent le Pont de l'Europe chaque jour. Sans lui, la circulation sur le Pont Joffre perdrait sa fluidité.

Lorsque la décision de construire le pont fut prise par le SIVOM, celui-ci s'engagea auprès des élus de Saint-Pryvé Saint-Mesmin à réaliser un échangeur sur l'A71 permettant de relier, au Sud, cette autoroute au débouché du Pont de l'Europe. Une convention a été signée à cet effet entre l'agglomération d'Orléans, la Région Centre, l'État et COFIROUTE. On attend toujours sa réalisation !

Le Pont de l'Europe a été inauguré le 20 novembre par Lionel JOSPIN, Premier Ministre, Jean-Pierre SUEUR, maire d'Orléans et président de la Communauté de Communes de

l'agglomération orléanaise, Gilles GAILLARD, maire de Saint-Pryvé Saint-Mesmin et Christophe CHAILLOU, conseiller général- maire de Saint-Jean de la Ruelle.

Voir le site internet de Santiago CALATRAVA