

Orléans prépare le XXI^e siècle



Jean-Pierre Sueur
Maire d'Orléans

7 juillet. Deux nouvelles importantes sont arrivées coup sur coup. La première est l'avis favorable du Conseil d'Etat sur la Déclaration d'Utilité Publique du tram. La seconde, prise deux jours plus tard, concerne le pont ouest que Monsieur le Préfet du Loiret vient de déclarer d'utilité publique. Pour ces deux grandes réalisations, les travaux commencent en ce mois de juillet.

La nécessité d'un transport moderne en site propre m'est apparue il y a très longtemps. A vrai dire, la décision essentielle fut prise par Roger Secrétain lorsque'il entreprit de faire La Source. Ce choix majeur a beaucoup contribué au développement de notre ville. Il était lourd de conséquences. Une nouvelle ville, un second Orléans naissait à plus de 12 kilomètres de la mairie. L'Université, les nouveaux bâtiments du CHRO, les Chèques Postaux puis de très nombreuses entreprises allèrent s'installer à La Source où vivent aujourd'hui plus de 40 000 personnes.

Dès l'origine, il était prévu de relier Orléans à La Source par un mode de transport novateur. On conçut même un aérotrain qui devait aller jusqu'à Paris. Ce projet échoua. Le problème restait. Le

tram sera le «cordon ombilical» qui permettra de rapprocher La Source du centre ville en passant par Olivet par le Zénith, le parc des expositions et par Saint-Marceau. Il sera le trait d'union, «l'épine dorsale» qui redonnera une unité à notre ville, qui est l'une des plus étendue de France. Le tram résorbera donc la «coupure» entre la ville ancienne et la ville nouvelle, héritée de la seconde moitié du XX^e siècle. Mais il permettra aussi de réduire une autre fracture qui date, elle, du XIX^e siècle. Notre agglomération dispose, comme chacun le sait, de deux gares : l'une à Orléans et l'autre à Fleury-les-Aubrais. Autour de l'une comme de l'autre, deux pôles urbains se sont constitués. Il y eut bien de nombreux projets pour aller vers une «gare unique». Tous échouèrent. Le tram reliera les deux gares en passant près du Faubourg Bannier. Il desservira également le centre de Fleury-les-Aubrais. Là encore, il sera un trait d'union.

Nous savons tous que, dans les aires urbaines denses, le «tout automobile» conduit à une impasse. Ces villes françaises et européennes modernes, innovantes, se dotent toutes de nouveaux modes de transport. Ceux-ci apportent une nouvelle convivialité, une nouvelle animation. Ils permettent de se déplacer plus aisément. Ils sont moins polluants. Ils sont complémentaires de l'automobile, des bus ou des «deux roues» pour lesquels un vrai «programme d'agglomération» a été décidé par le SIVOM.

On me dit que le tram a un coût. C'est vrai, même si ce coût ne repose pas sur l'impôt local. Bizarrement, on ne s'inquiète jamais du coût de l'automobile et de toutes les infrastructures qui lui sont nécessaires : routes, rocadés, tangentiels, pénétrantes. Or tout cela a un coût, qui est beaucoup plus élevé que celui des transports en commun modernes. Mais on est habitué. On pense que cela va de soi. Or, rien ne va de soi. Il fut un temps où l'on voulait «adapter la ville à l'automobile». On en voit le résultat. Beaucoup de villes ont été abîmées par les voies rapides et les «pénétrantes». Et toutes les villes d'une

certaine importance sont confrontées aux mêmes problèmes. Elles n'ont pas été conçues pour le flot d'automobiles qui y arrive. Les questions de stationnement y deviennent le plus souvent insolubles. La bonne réponse consiste à miser sur de nouvelles formes de transport et sur la complémentarité des modes de transport. C'est ce que nous avons choisi de faire dans l'agglomération d'Orléans.

8 juillet. Les travaux commencent aussi pour le futur pont ouest. Ce pont a été dessiné par l'architecte Santiago Calatrava. Ses lignes très pures, très simples, aériennes, nous ont séduits. Son positionnement à l'ouest d'Orléans ne doit rien au hasard. Le nouveau pont facilitera la traversée des automobiles et des «deux-roues» sans pour autant accroître «l'engorgement» du centre-ville. Au total, les capacités de traversée de la Loire par les automobiles seront accrues.

9 juillet. Ces projets sont ceux d'une ville et d'une agglomération qui ont choisi d'aller de l'avant. Si Orléans peut s'enorgueillir de son riche patrimoine historique, notre ville a su donner, au cours des dernières années, toute sa place à l'architecture contemporaine, comme le montre le dossier que vous trouverez dans ce «Vivre à Orléans» d'été.

Nous avons posé récemment la première pierre du futur «centre de conférences», dont l'architecte, Aymeric Zublena, est celui du Stade de France. Il verra le jour en l'an 2000, comme le complexe de la Charpenterie, comme le tram ou le futur pont. Je connais quelques esprits chagrins qui maugréent de voir notre ville aller ainsi de l'avant. Ils ont tort. Ces lamentations ne sont pas très productives. Je préfère pour ma part remercier tous ceux qui nous aident à faire avancer nos projets. Orléans se dote des atouts qui lui permettront d'être au XXI^e siècle une capitale régionale moderne, animée et entreprenante. Cela demande, de la volonté. Mais cette démarche est créatrice d'emplois. Elle est positive pour l'économie comme pour la qualité de la vie. Elle nous donne un nouveau dynamisme, de nouvelles chances. Qui s'en plaindra ? ■