



Le maire d'Orléans a annoncé sa candidature aux prochaines élections municipales de 2001. Orléans Madame l'a rencontré pour un tour d'horizon des actions entreprises et des projets à venir.

Orléans Madame : La première rame du Tram est quasiment achevée. Pourtant, ce projet qui vous tient tant à cœur a essuyé son lot de critiques. Trop coûteux pour certains, mal adapté pour d'autres, on vous a reproché entre autre d'avoir augmenté le versement transport pour financer le projet. Avec le recul, quelles sont vos réactions aujourd'hui ?

Jean-Pierre SUEUR : "Pour tous les grands projets, il y a toujours des réactions un peu polémiques. La première des questions à se poser était pourquoi faire un tram à Orléans ? Notre ville souffre de deux grandes ruptures : l'une date du XIX^{ème} siècle, au cours duquel on a décidé de faire deux gares, l'une à Orléans, l'autre à Fleury les Aubrais. L'autre grande cassure date du XX^{ème} siècle, au cours duquel la "ville nouvelle" de La Source a été construite à 12 kilomètres au sud du centre-ville. La décision de faire un tramway à Orléans répond au besoin de créer un trait d'union, une épine dorsale de l'agglomération en reliant du nord au sud ses différents composantes : La source, Olivet, Saint-Marceau, le centre ville d'Orléans, la gare d'Orléans, le faubourg Banner mais également la gare de Fleury les Aubrais et son centre ville. Il y a une seconde raison pour faire le tram : dans toutes les villes de France et d'Europe on sait très bien que de parier sur le "tout automobile" crée des problèmes de saturation, d'embouteillage, de stationnement et de pollution.

Il faut désormais mettre en œuvre une complémentarité entre les différents modes de transport : auto, tram, bus, deux roues...

Quant au financement du tram, il repose sur deux éléments :

- une importante subvention de l'Etat, d'une part et d'autre part, le "versement transport", qui est acquitté dans toutes les villes de France et de Navarre par les employeurs publics ou privés de plus de 9 salariés. Ce versement est strictement le même à Lille, à Toulouse, à Marseille, à Orléans, à Montpellier, à Rouen et dans un très grand nombre d'agglomérations. On peut être pour d'autres modalités de financement des transports urbains. Mais c'est un problème national. Enfin, il faut dire et redire que le tram ne pèse en rien sur les impôts locaux, puisqu'il est totalement financé par le versement transport et la subvention de l'Etat. Quant au choix d'un tram sur rails, les différentes études effectuées ont montré que c'était le système le plus adapté, comme l'ont aussi montré les expériences de Rouen, Strasbourg ou Nantes par exemple. Montpellier, Lyon et Bordeaux ont, eux aussi, choisi la solution d'un tram sur rails, ce n'est

pas un hasard ! L'exemple de Nancy qui a choisi l'option sur pneus démontre que le différentiel financier entre les deux options est beaucoup plus faible qu'on peut le penser. A Orléans, notre tram, sur ses 18 km, est maintenant reconnu comme étant l'un des moins chers en France et sans doute le moins cher de tous".

O.M. : Suite aux problèmes d'insécurité que la ville d'Orléans a pu connaître en 1998, vous avez immédiatement pris des mesures en augmentant les effectifs de la Police Municipale et en maintenant l'éclairage nocturne dans certains quartiers. Un an après, quels sont les résultats de ces mesures ?

J.P.S. : "Le fait de maintenir l'éclairage toute la nuit et d'éviter ainsi les zones d'ombre, facteur d'insécurité, a donné lieu à de très nombreuses réactions positives des orléanais. Je n'ai pas eu une seule critique sur cette mesure. D'autre part, comme vous l'avez souligné, nous avons augmenté de façon importante les effectifs de la Police Municipale et je pense que nous avons bien fait.

Nous allons avoir au total plus de 100 agents répartis dans un certain nombre de postes dans les quartiers, de manière à ce qu'ils interviennent au plus près du terrain.

J'ai pu également obtenir de Jean Pierre CHEVENEMENT, Ministre de l'Intérieur, des effectifs supplémentaires de policiers pour mettre en place la "police de proximité". C'est, pour la Police Nationale, une nouvelle façon de travailler, au plus près du terrain et en partant du terrain. Ainsi, à La Source, au cours des derniers mois de l'année 1999, nous avons pu constater une diminution de la délinquance parce que davantage de personnels ont été affectés sur le terrain là où c'est nécessaire et aux heures où c'est nécessaire.

Monsieur Le Préfet a décidé de généraliser la Police de Proximité à l'ensemble de l'agglomération et je m'en félicite.

Nous avons également mis en place un dispositif concernant les chiens dangereux. Désormais, la Police Municipale peut intervenir en cas de problème. C'est une mesure importante.

Nous avons aussi œuvré pour la prévention de la délinquance et nous travaillons en étroite collaboration avec la Justice. Dans quelques semaines, une Maison de la Justice et du Droit va voir le jour pour le secteur sud d'Orléans. Son but est de faire en sorte que l'on puisse régler au plus près du terrain un certain nombre de problèmes qui relèvent de la petite délinquance.

Autre problème que nous avons traité : les tags. En un an, nous en avons supprimé les trois-quarts. Plusieurs équipes de "taggers" ont été récemment interpellées. Je rappelle que lorsque la Justice en décide ainsi, nous accueillons dans les services techniques de la Ville les auteurs de ces infractions pour des "travaux d'intérêt général". Je crois que c'est une bonne manière de sanctionner ces infractions. Nous poursuivons l'action anti-tags avec détermination. L'objectif est de réduire encore très sensible-

ment le pourcentage des "25 %" restants. En tout état de cause, je me refuse à exploiter les questions d'insécurité. Ce sont des questions qu'il faut traiter et non exploiter. Je m'y emploie chaque jour. Je suis très attaché aux mesures qui permettent d'avancer. Tout le reste, ce sont des discours et dans ce domaine de la sécurité, les gens attendent du concret".

O.M. : Vous avez récemment annoncé votre candidature aux prochaines élections municipales. Si vous êtes réélu, ce sera pour vous, votre troisième mandat. Quelles sont les choses qui vous tiennent à cœur et qu'il vous reste à faire ?

J.P.S. : "Le projet qui est le nôtre mais aussi celui de beaucoup d'Orléanais, c'est que notre ville continue à se développer dans le respect de la qualité de la vie. Nous sommes la quatrième ou la cinquième ville de France en matière de développement démographique, mais aussi économique. Dans les trois derniers mois, nous avons accueilli dans l'agglomération, quatre nouvelles entreprises qui représentent chacune 300 emplois. Donc 1200 emplois créés ! Actuellement, nous sommes en contact avec 35 entreprises qui ont des projets d'implantation. Il y a un vrai développement économique. Il se traduit par des emplois. C'est, ne l'oublions pas, la principale priorité. Je souhaite aussi que l'on montre que l'on peut allier le développement économique avec la qualité de vie et de l'environnement. A ce propos, il y a quelques jours, nous avons présenté avec les élus de Tours et de Blois, La Vallée de la Loire comme un espace économique et indissociablement, comme un espace de patrimoine et d'environnement. Aujourd'hui, la qualité de la vie qui est proposée est un facteur d'attractivité tout à fait déterminant pour les implantations économiques.

Quant à nos projets, ils sont nombreux.

Refaire la gare : les travaux ont commencé. Il y en a pour plusieurs années. L'objectif est que la gare ait une vraie façade sur l'avenue de Paris et soit une gare moderne où l'on pourra avoir de l'intermodalité : tram, trains, bus etc.

Ouvrir dans quelques mois le "Pont de l'Europe", œuvre de Santiago de Calatrava. Créer une passerelle sur la Loire entre le quartier Saint-Marceau et le quartier de La Charpenterie. Achever ce dernier avec son Multiplexe, ses nouvelles halles et son parking. Je prévois également de développer un musée d'Orléans et de la Loire dans l'ancien Hôtel Dupanloup désormais inoccupé, à côté de la cathédrale. Je voudrais aussi créer un circuit deux roues complètement intégré, reconquérir les entrées des villes pour qu'elles soient de plus belle qualité, poursuivre la réhabilitation du centre ancien, changer complètement certains quartiers d'habitat social encore très marqués par la logique des "grands ensembles", mener à bien le projet d'expansion de l'île Charlemagne... Voilà quelques-unes - et la liste n'est pas exhaustive - des tâches qui nous attendent, aussi bien pour la Ville que pour l'agglomération".