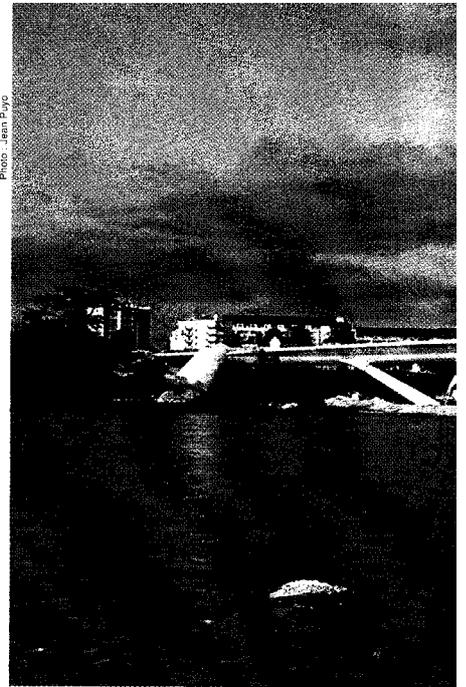
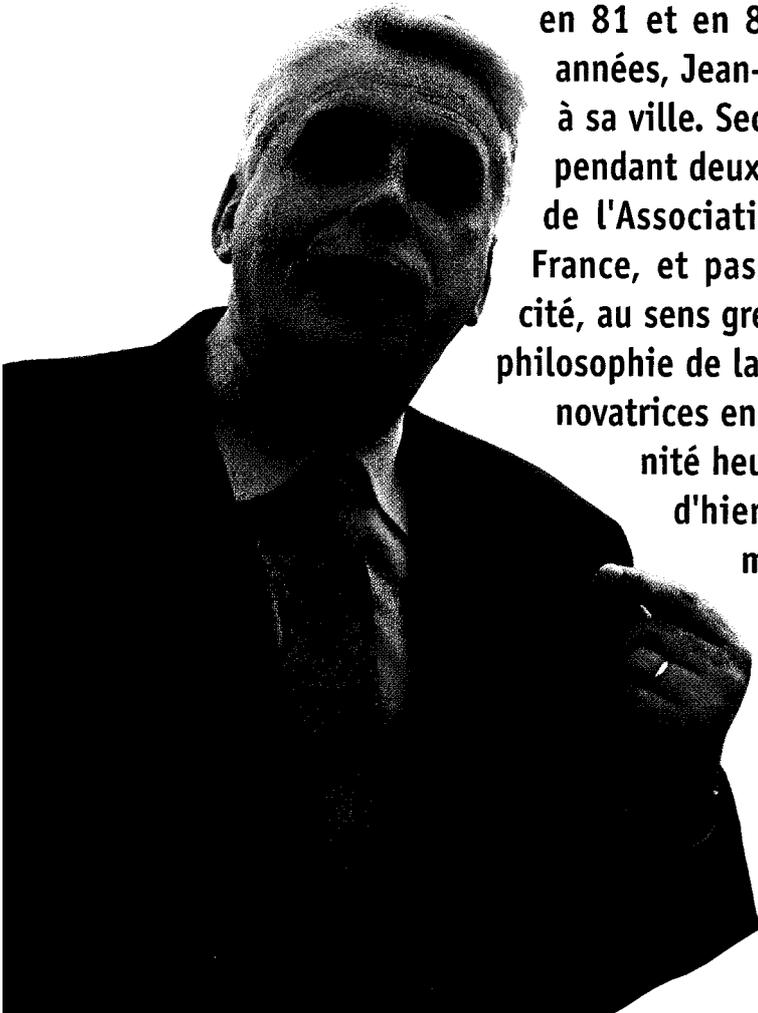


Orléans au XXI^e siècle Définir et construire une



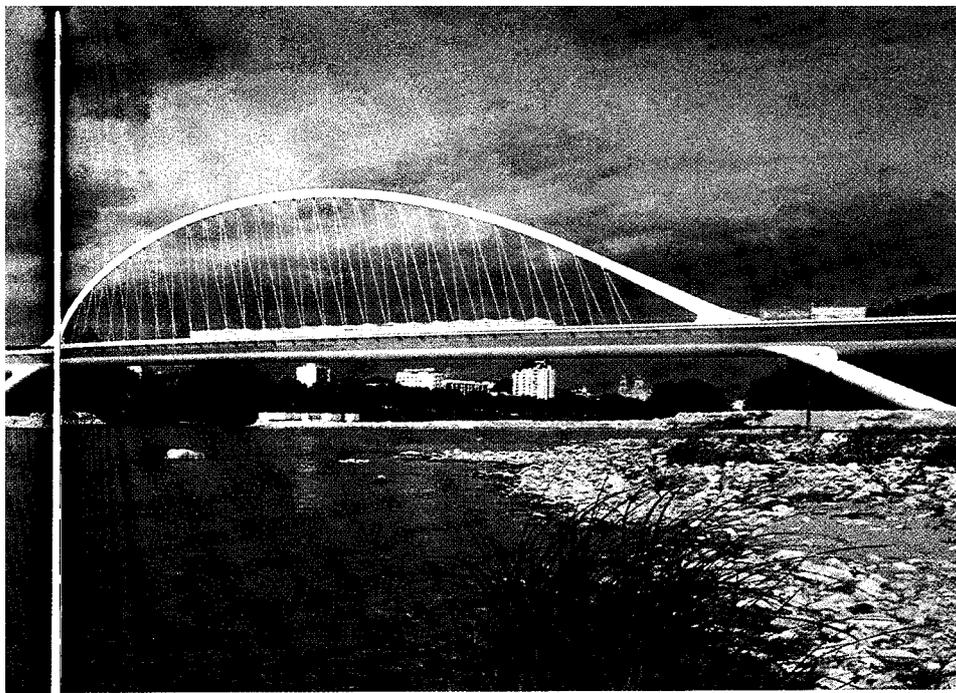
Rencontre avec son maire Jean-Pierre Sueur



Orléanais depuis vingt-sept ans, élu en tant que député en 81 et en 88 puis maire d'Orléans depuis douze années, Jean-Pierre Sueur est profondément attaché à sa ville. Secrétaire d'Etat aux collectivités locales, pendant deux gouvernements, président en exercice de l'Association des Maires des Grandes Villes de France, et passionné par la société urbaine, par la cité, au sens grec du terme, il développe une véritable philosophie de la ville, exposant des idées originales et novatrices en traitant les grandes lignes d'une urbanité heureuse loin des erreurs et des anarchies d'hier. Une chance pour Orléans ? Certainement !

Le nouveau tramway en est une partie. Seulement une partie s'intégrant dans une réflexion beaucoup plus large.

Mais lisez plutôt ce qui pourrait s'intituler : Le bien vivre dans une grande ville.



nouvelle urbanité

Jean-Pierre Sueur : Orléans est une ville riche. Riche d'un passé prestigieux et fourni mais aussi tournée vers l'avenir. Et ce n'est pas un hasard si, pour marquer le début du XXI^e siècle, nous avons choisi d'éclairer deux monuments. L'un est tout neuf, c'est le pont de l'Europe, arche sur la Loire très appréciée des Orléanais et aussi de tous ceux qui la découvrent, venus de partout, œuvre magnifique de Santiago Calatrava, expression de l'Orléans bien dans son temps. L'autre, du XVIII^e siècle, le Pont Royal, symbole de la présence dans l'histoire nationale de notre ville ligérienne. L'avenir d'une ville ne se construit pas dans la négation du passé, bien au contraire. Il se construit dans la compréhension du passé et par une réflexion et un travail en commun avec des architectes contemporains.

Gérard Bardou : Le tramway fait donc partie de cette grande réflexion sur Orléans demain. Il fonctionne et s'intègre fort bien au paysage. Pourquoi un tramway, pourquoi cette première ligne ? Après deux mois environ d'exploitation, comment est-il perçu ?

J.-P. S. : Aujourd'hui, je crois pouvoir affirmer que le tram est adopté. Plus personne ne se pose la question de son utilité et beaucoup l'empruntent. Les soucis inhérents à sa construction sont, pour une large part, derrière nous. D'ailleurs, j'ai pu constater que chaque projet d'envergure suscite d'abord des protestations ou des interrogations. Souvenons-nous des critiques soulevées par la construction de la Médiathèque, d'architecture moderne, et que j'avais souhaitée au cœur de la cité : ce sont désormais quelque 20 000 personnes qui la fréquentent régulièrement. L'avenue Jean Zay qualifiée de "pharaonique", "mégalo-maniaque", est aujourd'hui fort appréciée et

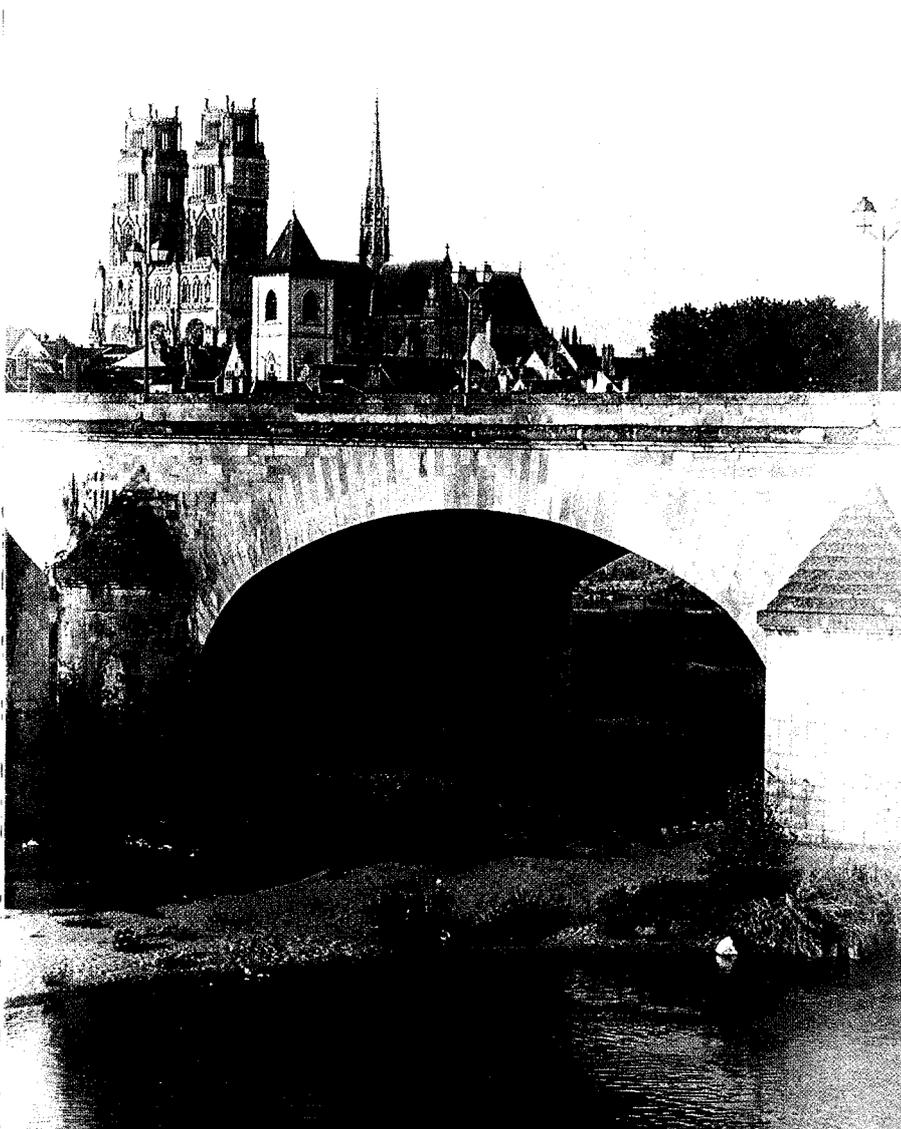


Photo - Charly He



Photo : Gérard Bardon

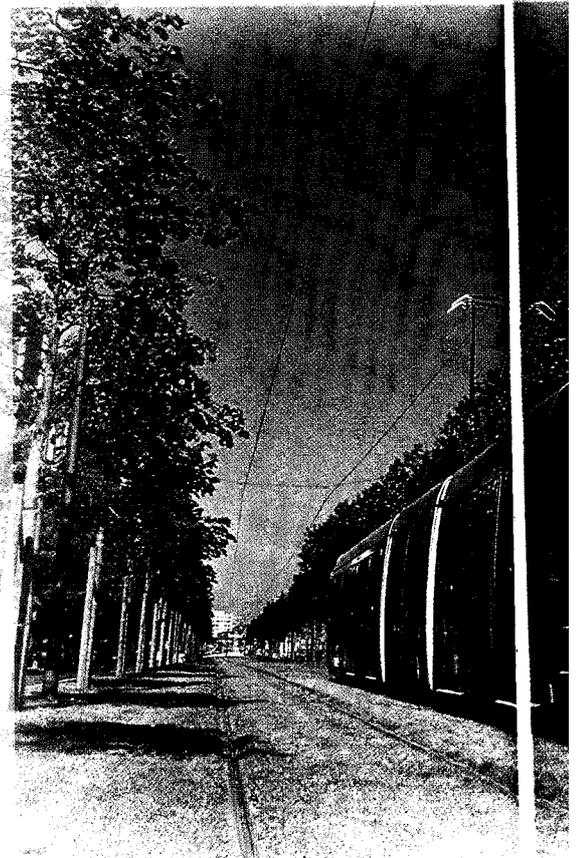
les gens se bousculent pour y habiter. Je pourrais aussi citer la démolition des " barres de l'Argonne ", la rue de la République rendue aux piétons, le nouveau centre urbain de La Source, la construction de la salle Jean-Louis Barrault, troisième salle de théâtre de la ville, la création du Zénith que l'on qualifiait de " surdimensionné " et qui fait salle comble et, plus récemment, le nouveau pont sur la Loire, le pont de l'Europe, dont on proclamait l'inutilité, qui est aujourd'hui emprunté par un nombre croissant d'automobilistes et que l'on vient admirer comme une œuvre architecturale majeure... Dans aucun de ces domaines, personne ne songe à revenir en arrière, c'est cela la preuve du bien-fondé de toutes ces réalisations.

Alors pourquoi un tram à Orléans ? Pour deux raisons. D'abord parce que notre agglomération est éclatée. Il y a eu dans notre histoire deux ruptures, celle qui voit le jour au XIXe lorsqu'on décide de faire deux gares : Orléans et les Aubrais et une autre, au XXe siècle, quand mon prédécesseur, Roger Secrétain, décide de faire une université hors de la ville, à douze kilomètres du centre,

ainsi que la ville nouvelle de La Source, l'ensemble comptant aujourd'hui 25 000 habitants et environ 17 000 étudiants. Pour ma part, j'ai ressenti, quasiment dès mon arrivée, qu'il y avait là des coupures qu'il fallait résorber. Le but premier du tram est donc de relier. Relier le centre de Fleury, la gare de Fleury et la gare d'Orléans, en passant par le faubourg Bannier. Relier ensuite la gare d'Orléans, le centre ville d'Orléans, la rue de la République, la rue Royale, la place du Martroi... au Parc des expositions, au Zénith, à Olivet, à l'Université, à La Source... en passant par le quartier Saint-Marceau. La première raison du tram est donc urbaine, cette ligne est un fil conducteur, un cordon ombilical qui gomme les éloignements et concrétise l'entité orléanaise.

La deuxième raison est bien évidemment une raison liée au transport. Un transport apprécié puisque les trois premiers jours ont vu 110 000 personnes utiliser le tramway et qu'il est en ce début du mois de janvier utilisé chaque jour par 25 000 personnes alors que le rythme définitif du trafic ne sera effectif que dans quelques semaines avec un tram toutes les six

minutes dans les deux sens. Le succès est important. Les Orléanais se sont appropriés ce moyen de transport. Il doit contribuer à désengorger la ville grâce, notamment aux parcs relais, qui vont ouvrir peu à peu, et qui permettront de garer son véhicule pour rejoindre le centre



ville avec un seul billet pour la prise en charge du parking et du voyage en tramway de la totalité des personnes occupant le véhicule. Nos villes qui sont anciennes, n'ont pas été conçues pour assimiler le flot de voitures qui y roule aujourd'hui. La construction de parkings, ici et là, ne suffit plus à résoudre ce problème. Le tramway est l'une des réponses. Il offre une alternative au tout automobile. Un grand nombre de villes françaises font d'ailleurs ce choix. Le tram est complètement prioritaire, non polluant, fiable. De

plus, et cela n'est pas négligeable, nous savons cherché à faire une ligne esthétique, avec le beau design du matériel, des œuvres d'art placées tout au long du site, huit kilomètres engazonnés sur les dix-huit construits, les pavés de la rue Royale de grande qualité, les

californien qui occulte les centres villes au profit d'une extension disparate des zones urbaines le long des voies routières qui entrent dans les villes ou en sortent, développant et juxtaposant indéfiniment les logements, les grandes surfaces, les entreprises, les restaurants...

Si, par malheur, ce modèle l'emportait, les villes perdraient de leur substance ainsi qu'une bonne partie de ce qui fait la civilisation européenne. L'Europe, la démocratie, la citoyenneté sont nées dans les villes. Je pense tout d'abord à Athènes, qui servit de modèle. La ville, c'est la cité, le forum, un lieu de rencontre, de brassage et d'échanges. Lorsqu'une ville perd cela, elle se perd elle-même. J'en ai pris personnellement conscience, il y a vingt-trois ans en voyant le centre ville d'Orléans vide, sans activité, sans joie. En allant ces derniers jours me promener avant Noël dans les rues noires de monde, j'ai eu le sentiment que nous avions réussi à inverser cette tendance. Une ville est un être vivant avec sa respiration, son rythme, sa personnalité. C'est pourquoi il faut comprendre son passé, l'accompagner sur les chemins du progrès grâce à des projets forts, d'urbanisme, d'architecture, des projets de vie tout simplement. (*)

G.B. : Cette conception peut-elle être un moyen de lutte contre cette insécurité quoti-

1 500 arbres et les 5 000 plantes disséminés sur le trajet.

Il y aura dans le futur une seconde ligne, car le tram a été défini comme un réseau et les quartiers qui ne sont pas desservis actuellement sont demandeurs.

G. B. : Pouvez-vous approfondir le raisonnement sur votre modèle urbain ? Comment l'appliquer à Orléans ?

J.-P. S. : Ce que nous faisons procède d'une réflexion globale sur l'avenir des grandes villes. Je ne suis pas un adepte du modèle



Photo - Jean Payer



Photo - Ghislain Ziti



dienne qui touche toutes les villes et en priorité les plus grandes ?

J.-P. S. : L'insécurité est une de mes principales préoccupations. C'est d'ailleurs une préoccupation quotidienne pour tous les Français. Il est malheureusement plus facile d'en parler, surtout avec des arrières pensées plus ou moins électorales, que d'agir. Depuis des années je travaille tous les jours pour une meilleure sécurité à Orléans. En l'an 2000, j'ai pu obtenir 41 policiers nationaux supplémentaires, une brigade des transports pour le tramway, des moyens accrus pour une bonne surveillance du campus universitaire. Les policiers municipaux, 110 personnes, pratiquent la police de proximité dans les différents quartiers. Nous avons pris la décision de laisser allumées les lumières de la ville la nuit, ce qui contribue à réduire le sentiment d'insécurité. A tout cela s'ajoute un grand travail de prévention qui consiste, notamment, à proposer aux jeunes de multiples activités tout au long de l'année. Nous avons également créé une maison de la Justice et du Droit à La Source, afin de mieux répondre à la délinquance quotidienne.

Il faut, parallèlement, mener une politique urbaine beaucoup

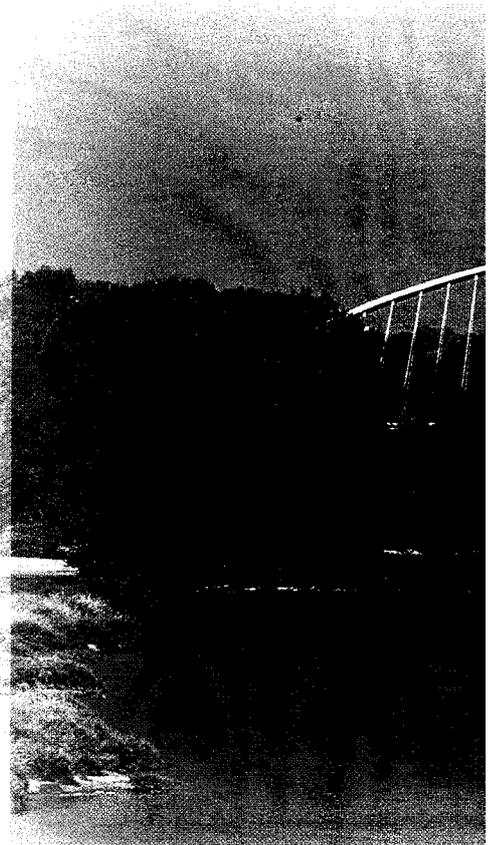
plus radicale. Il y a eu après la guerre, du fait d'un besoin pressant de logements, les constructions de grands ensembles, trop souvent sans imagination, qui ont mal vieilli, et où se sont de plus en plus concentrées, au fil des temps, des populations en grande difficulté. Cela a créé des phénomènes de peur, de mauvaise réputation, de ghettos. La seule réponse est, à mon avis, de refaire profondément ces quartiers, et de construire, et reconstruire, sans faire les erreurs d'hier. Il faut, au contraire, retisser de l'urbain, construire des logements sociaux de qualité sur toute l'aire urbaine. C'est pourquoi nous travaillons sur le renouvellement urbain. Nous avons défini 50 projets dans toute l'agglomération qui doivent tous être de qualité et marier plusieurs fonctions urbaines : habitat, commerce, économie, formation, espaces verts, sport, etc.

G. B. : Où en est Orléans ? Où va-t-elle en ce début de troisième millénaire ? Est-elle une vraie capitale régionale ?

J.-P. S. : Orléans est une capitale régionale. Elle est aussi le pôle de développement de cette partie du Val de Loire et le pôle sud du grand Bassin parisien.

Il faut continuer à se dévelop-

per en privilégiant le qualitatif, car pendant trop longtemps le développement a porté atteinte à l'environnement. C'est pourquoi nous aimons définir Orléans comme une "technopole nature". Par exemple à l'est, à Charbonnière, nous avons implanté des entreprises dans un secteur complètement boisé où 400 hec-



tares sur 500 resteront des espaces de forêt-promenade, cependant que les entreprises sont intégrées dans un ensemble paysager de 100 hectares. De tels projets évitent le mitage, très préjudiciable. Nous nous orientons vers la multiplication de parcs. L'Ile Charlemagne sera étendue. Un parc de 10 hectares sera créé sur le terrain des Groues, etc. Nous faisons le pari d'une grande agglomération qui respire grâce à de nombreux poumons verts, avec des parcs d'activités paysagers ; il faut

cesser de faire des zones industrielles d'un autre âge.

La grande manifestation annuelle consacrée à l'architecture innovante que nous accueillons à Orléans, "Archilab", traitera cette année de l'Habitat. Essayons, d'ores et déjà, d'imaginer l'habitat pour l'an 2010 ou 2030.

l'emplacement de l'ancien pont de Jeanne d'Arc, pour permettre aux piétons et aux cyclistes de traverser le fleuve. Ce sera l'élément indispensable d'un réseau, qui dotera la ville de circuits pour les piétons et les cyclistes. Nous prévoyons aussi le développement de résidences universitaires en centre ville, toujours

L'avenir d'Orléans passe par un développement maîtrisé qui parie sur la qualité de la vie. Je suis heureux, comme certainement beaucoup de maires, lorsque j'entends des gens qui reviennent après une plus ou moins longue absence ou des visiteurs, dire : "Orléans a formidablement changé".

Un souhait pour terminer. Je souhaite que notre région prenne le nom de Val de Loire. Le Val de Loire vient d'être inscrit au patrimoine mondial de l'humanité. C'est un atout exceptionnel que nous devons mieux utiliser et valoriser.

Entretien Gérard Bardon

**Jean-Pierre Sueur est l'auteur de deux rapports rédigés à la demande du gouvernement : "Changer la ville" en 1998 et l'Aide Personnalisée à l'Autonomie en 2000.*

Ces deux rapports ont été publiés à la Documentation Française. Il a également publié en 1999 chez Odile JACOB un livre intitulé "Changer la ville" pour une nouvelle urbanité.

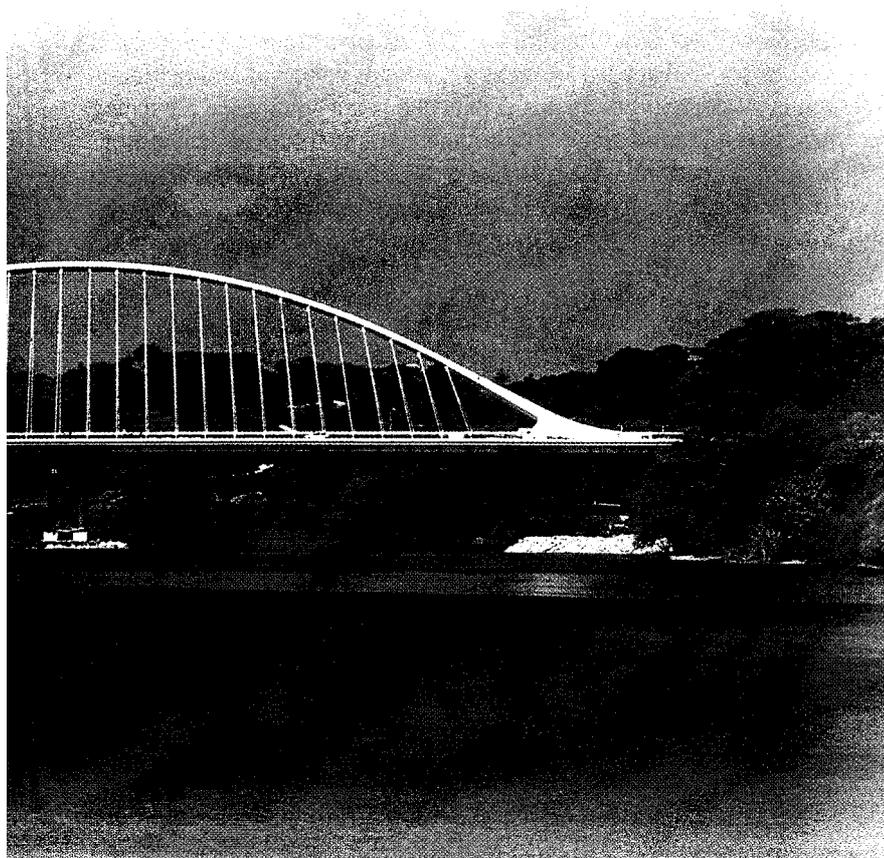


Photo : Jean Puyo

Nous avons également décidé de rénover entièrement le centre ancien d'Orléans en lui redonnant de la vie. C'est pourquoi nous avons fait une nouvelle halle, de toute beauté. Nous restaurons progressivement les quartiers Dessaux, Châtelet, Charpenterie. Nous allons implanter un multiplexe cinéma au cœur de la ville, et non, comme c'est trop souvent le cas hélas, en bordure d'autoroute ou en périphérie. Nous allons également lancer la construction d'une passerelle sur la Loire à

pour aider le cœur de notre cité à battre ainsi que la réfection des entrées nord et sud de l'agglomération et la reconstruction du quartier de La Source avec le lancement d'un Grand Projet de Ville.

Autre grand projet, la rénovation de la gare d'Orléans. Actuellement, elle est, pourrait-on dire, invisible, cachée par la place d'Arc. L'accord est signé. Les financements sont trouvés. Nous allons créer une gare du futur digne d'une capitale régionale.



Photo : Gérard Bardon