

L'exemple d'Orléans : un entretien avec Jean-Pierre Sueur

Communes de France.

Pourquoi avez-vous voulu doter votre agglomération d'un transport en commun en site propre ?

Jean-Pierre Sueur. Face à la croissance démographique et urbaine, la maîtrise des problèmes de déplacement et de circulation est devenue une question cruciale dans notre agglomération, comme dans beaucoup d'autres. Par ailleurs, l'agglomération d'Orléans présente la particularité d'être très "distendue". Nous avons deux gares : l'une à Orléans, l'autre au nord, à Fleury-les-Aubrais. Et surtout, la décision a été prise il y a une trentaine d'années de faire une ville nouvelle, La Source, à 12 km au sud du centre-ville, où vivent 23 000 habitants et qui compte aujourd'hui une université, des centres de recherche et de nombreuses entreprises. Pour redonner à cet ensemble très dispersé une "ligne conductrice", la première ligne du tramway sera une "épine dorsale" qui, entre la Source, Olivet, le centre-ville d'Orléans et Fleury-les-Aubrais, redonnera lisibilité et cohérence à l'ensemble du tissu urbain. Un transport en site propre a donc, dans notre esprit, une fonction très forte de "structuration urbaine". J'ajoute que la première ligne sera suivie d'une seconde (est-ouest) qui aura, elle aussi, une fonction urbaine forte.

Pourquoi avoir choisi le tramway plutôt que le Val, le métro ou le bus en site propre ?

Après une analyse approfondie, nous avons retenu le tramway d'abord parce qu'il présente les avantages des systèmes ferrés en site propre : grande capacité, fiabilité d'exploitation, régularité, confort, image de marque, économie d'exploitation.

Ensuite, son coût d'investissement est modéré par rapport à un métro type VAL automatique (notre tracé est à 100 % en surface et il y a relativement peu d'ouvrages d'art).

Enfin, le tramway offre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (grâce au plancher bas), un mode de propulsion ne créant aucune pollution atmosphérique et s'intègre facilement dans le tissu urbain (plate-forme large de six mètres).

En ce qui concerne le bus, il est concrètement très difficile de créer et de faire fonctionner un réseau en site propre avec une fiabilité équivalente à celle du tramway, pour ce qui est de la régularité et du temps de parcours.

Sans une hausse de versement transport, le financement du tramway aurait-il été possible ? A quel prix ?

La hausse du versement transport est une condition nécessaire pour le financement du tramway dans la mesure où l'attribution de la subvention d'Etat va de pair avec cette

augmentation. D'autre part, le versement transport est le mode de financement prévu par la loi dans notre pays pour les transports collectifs urbains. Il est clair que d'autres modes de financement sont possibles – préférentiellement sur les carburants, par exemple –

comme c'est le cas dans d'autres pays. Mais cela suppose une modification de la loi. L'évolution du versement transport joint à la subvention attendue de l'Etat doit permettre le financement de la première ligne nord-sud du tramway d'Orléans sans recours à l'impôt.

Et puisque nous en sommes aux questions financières, je veux ajouter qu'il y a depuis trop longtemps dans notre pays une très grande disproportion entre les sommes inscrites au budget de l'Etat pour les aménagements routiers d'une part et pour les transports collectifs urbains modernes d'autre part. Un rééquilibrage est indispensable. L'on veut mettre en œuvre la loi sur l'air, s'engager vraiment dans une autre politique de déplacement dans l'ensemble de nos agglomérations urbaines.

Le tramway de l'agglomération orléanaise sera-t-il une excuse ou un moyen indispensable pour engager une révision du plan de déplacement urbain ?

L'élaboration d'un plan de déplacement urbains est une obligation en vertu de la

loi sur l'air. Mais en réalité, ne raisonner "qu'en termes de tramway" serait une erreur. La première ligne comme la seconde ne pourront pas de servir directement l'ensemble des communes de l'agglomération d'Orléans. Ce nouveau mode de transport doit donc s'inscrire dans une logique globale intégrant une redéfinition des lignes de bus, des déplacements des automobiles, des déplacements piétonniers.

Pendant trop longtemps, le "tout automobile" a dominé. Ce que nous recherchons aujourd'hui, c'est un meilleur partage de voirie entre différents modes de déplacement qui ont chacun leur fonction, qui sont différents, et qui doivent être complémentaires.