

Jean-Pierre Sueur : « Jouer sur la multimobilité »

« On veut l'évolution, mais pas la révolution. On veut faire évoluer la ville, mais pas la révolutionner. On veut un centre-ville vivant, mais pas un centre-ville mort. »

Quelle ville souhaitez-vous pour la première moitié du XXI^e siècle ?

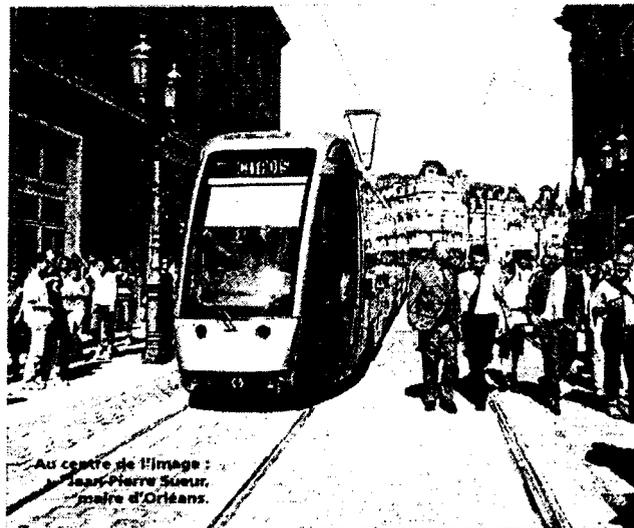
Jean-Pierre Sueur : C'est une question à laquelle trop peu de gens réfléchissent. Pour moi – et ceci est mon projet, mon utopie –, la ville du XXI^e siècle se caractérisera essentiellement par la conjonction de trois facteurs. Le premier est la multifonctionnalité, contrairement à ce que l'on constate dans la ville de la deuxième moitié du XX^e siècle, où chaque espace a une fonction et une seule : là, on trouve le logement collectif ; là, le logement pavillonnaire ; là, l'université ; là, l'entreprise ; là, la distribution... Je crois que nos villes souffrent de cette segmentation, de cette répartition si radicale de l'espace.

Deuxième facteur : la multipolarité. Finalement, la ville du XX^e siècle est concentrique : le centre ancien patrimonial, les faubourgs, les campus, les parcs d'activités, les espaces de loisirs, tout cela va du centre vers la périphérie. Or nous ne pouvons plus concevoir la ville avec une multitude d'espaces qui ne sont pas référés à une centralité. Mais il est également impossible de concevoir la ville par rapport à une seule centralité. Car si, pour ma part, je suis maire d'une ville-centre, mes collègues des dix-neuf autres communes de l'agglomération ne seront pas d'accord sur la monocentralité. À mon sens, la ville du XXI^e siècle doit être celle de la multipolarité, avec plusieurs centres urbains formant comme une étoile.

Troisième facteur : la mobilité. François Ascher, dans *la République contre la ville*^①, montre très bien que l'on a tout à fait tort de concevoir la ville comme quelque chose de statique. Il faut désormais raisonner en espace-temps. Toutes les agglomérations se doivent de mettre en place des formes de transport en commun modernes, qui s'inscrivent dans une stratégie multimodale des déplacements urbains. D'où la raison, pour notre agglomération, de créer avec le tramway un axe nord-sud, puis un axe est-ouest, ce qui changera tout. La mobilité modifie en profondeur le rapport des gens à l'espace.

► Mais vous n'avez-vous pas attendu le tramway pour faire de l'urbanisme ?

J.-P. S. : Je suis maire depuis douze ans. Et de-



puis mon élection, mon équipe de l'urbanisme et moi-même travaillons ensemble. Nous avons par exemple créé l'avenue Jean-Zay, qui a une fonction urbaine très importante puisqu'elle relie facilement un quartier périphérique au centre-ville. Grâce à cette avenue, ce quartier est à cinq minutes du centre, il n'est donc plus périphérique. Les voiries sont absolument essentielles dans la composition urbaine et dans la lutte contre la ghettoïsation, la stigmatisation de certains secteurs. Dans un autre quartier, celui de La Source, nous avons créé quasiment de toutes pièces un centre urbain qui faisait défaut. Nous n'avons donc pas attendu le tramway pour faire de l'urbanisme.

► Pourtant, le tramway apparaît comme le déclencheur d'une réorganisation urbaine cohérente, à l'échelle élargie de l'agglomération. Il permet de repenser certains lieux, d'en créer de nouveaux. Comment cela s'est-il matérialisé ?

J.-P. S. : Il est clair que le tramway est un formidable facteur d'urbanisme. On en trouve des exemples tout au long de la ligne. Le maire de Fleury-les-Aubrais, par exemple, a insisté pour que le tramway ne s'arrête pas à la gare, mais pour qu'il aille jusqu'au centre. Pourquoi ? Parce que, d'une part, ce tramway structure et recompose le centre-ville de Fleury-les-Aubrais et parce que, d'autre part, avec ce mode de transport, la gare de Fleury n'est plus la même qu'avant : elle devient multimodale. Dans un avenir proche, une ouverture de cette gare sera réalisée sur le côté ouest, sur l'avenue de Paris qui deviendra ainsi une entrée de ville.

Le tram a également été un levier extraordinaire pour repenser la gare d'Orléans. Nous avons récemment signé un protocole d'accord associant la SNCF, la Région Centre, la Ville, la Communauté de communes et un promoteur commercial, « Espace Expansion », afin de refaire totalement cet équipement qui n'est pas beau. Dans les années quatre-vingt, un centre commercial a été construit devant cette gare, la rendant invisible. Nous allons donc lui redonner une façade sur l'avenue de Paris. J'ai pu obtenir que l'on lance un concours d'architecture, et le centre de bus situé à la sortie de la gare a été réhabilité et étendu par Jean-Michel Wilmotte. Lorsque l'on joue sur la mobilité, on joue sur la multimobilité, sur les centres de liaisons et d'échanges. ▲

Propos recueillis par Sylvie Groueff et Antoine Loubière, le 17 octobre 2000.

① François Ascher, *la République contre la ville*, 1998.