



Un tramway moderne, rapide et ponctuel...

Un entretien avec Jean-Pierre Sueur, Maire d'Orléans

Orléans est aujourd'hui une véritable capitale régionale. L'agglomération d'Orléans est souvent qualifiée de "technopole nature". Pourquoi ?

L'agglomération orléanaise peut se prévaloir de richesses naturelles très importantes comme la traversée de la Loire, la résurgence du Loiret, la proximité de la Forêt d'Orléans (plus grande forêt domaniale de France) et de la Sologne. Orléans a toujours eu, de surcroît, une grande renommée pour ses cultures maraichères et horticoles. Elle entretient donc un rapport très étroit avec l'environnement, la nature, comme d'ailleurs beaucoup de villes du bord de Loire. C'est à partir des années 60, avec la création à 14 km du centre ville, du quartier d'Orléans - La Source, et avec l'arrivée sur ce site de plusieurs grands laboratoires de recherche (BRGM, CNRS, INRA), avec la création de l'Université au cœur d'un espace boisé et l'ouverture du plus grand Parc Floral d'Europe, qu'Orléans est devenue une terre d'accueil idéale pour les entreprises et les laboratoires liés à l'environnement.

Depuis, plusieurs grandes institutions ont choisi de s'installer à Orléans, comme l'Agence de Bassin Loire Bretagne, l'Institut Français de l'Environnement, et bientôt l'ORSTOM. Notre Université accueille une école d'ingénieurs (l'ESEM) très spécialisée dans le domaine des sciences de la maîtrise de l'énergie et de l'environnement. Le BRGM, grand organisme national de recherche géologique, de prospection et d'exploitation minière, travaille dans des domaines proches. Et de nombreuses entreprises scientifiques de haute technologie se sont implantées à Orléans. Toutes les conditions étaient donc réunies pour une très active synergie entre université, industrie, recherche et développement technologique. Cela s'est concrétisé par la création en 1990 d'Orléans Technopole, structure qui rassemble de nombreux partenaires — dont la Région et le Département — aux côtés de la Ville. Lors de la révision du Schéma Directeur de l'agglomération orléanaise, les vingt communes de l'agglomération ont choisi l'environnement comme une orientation fondamentale. Le titre d'"Orléans Technopole Nature" a été retenu pour ce document.

De même en matière d'urbanisme, des principes simples ont été adoptés afin d'associer le souci paysager à la réflexion sur les aménagements urbains et industriels. C'est ainsi que nous nous sommes

donné les moyens de lutter contre le "mitage" anarchique des paysages ligériens par des zones pavillonnaires ou des zones industrielles et que nous avons choisi de promouvoir des formes d'activités de qualité dans le respect de l'environnement. Le même souci de l'environnement nous a conduits à mener une politique volontariste en matière de traitement des ordures ménagères et d'assainissement de l'eau, avec la création de déchèteries, la construction de la nouvelle Unité de traitement des ordures ménagères ultra-moderne de Saran et de l'Unité d'épuration de l'eau de La Chapelle-Saint-Mesmin.

La population de l'agglomération d'Orléans a beaucoup augmenté ces dernières années. Elle atteint aujourd'hui 250 000 habitants. Comment la ville envisage-t-elle ses projets d'urbanisme par rapport à cette croissance ?

Pendant de nombreuses décennies, l'extension démographique est allée de pair avec une extension spatiale. C'est ainsi que l'agglomération s'est constamment étendue, entraînant des problèmes pour la circulation automobile, l'entretien des réseaux ou l'assainissement. Nous nous efforçons aujourd'hui de créer de nouveaux quartiers d'habitation en aménageant des espaces encore inoccupés au sein de la ville. Dans cette optique, nous avons lancé des opérations d'urbanisme au sud d'Orléans, à Saint-Marceau, ou au nord, dans le nouveau quartier d'Orléans La Fontaine.

En parallèle, nous créons des parcs paysagers, comme la roseraie de Saint-Marceau ou le parc de la Fontaine de l'Étuve. Par ailleurs, afin de redynamiser le centre-ville d'Orléans, qui est le véritable cœur de notre agglomération, nous mettons en œuvre des opérations de rénovation importantes dans l'ancien quartier des vinaigriers Dessaux, de la Charpennerie et du Châtelet.



Vous projetez de mettre en place à Orléans un tramway, qui devrait "donner une cohérence à l'urbanisme et donner à l'agglomération une épine dorsale". Pouvez-vous nous présenter ce projet ?

Le futur tramway ne ressemblera pas du tout à celui que les Orléanais ont connu avant 1940. Conçu pour répondre aux besoins d'une agglomération de près de 300 000 habitants, il sera moderne, rapide, ponctuel (une rame toutes les 6 min aux heures de pointe). Ce sera un tramway à "plancher bas". Ce sera un "site propre intégral", ce qui permettra d'atteindre une vitesse d'exploitation satisfaisante et de relier la gare de Fleury-les-Aubrais à La Source en moins d'une demi-heure. La première ligne Nord-Sud devrait voir le jour à l'horizon 2000. Elle sera suivie d'une ligne Est-Ouest.

Ce projet permettra d'attirer plus d'usagers que n'en dessert actuellement le réseau de bus, et d'éviter l'asphyxie du centre ville. Cette asphyxie serait en effet inéluctable si l'on en restait à une politique du "tout automobile". Le futur tramway desservira les pôles importants de notre agglomération entre Fleury-les-Aubrais et sa gare, la gare d'Orléans, le centre ville, Olivet et La Source, créant ainsi une véritable "épine dorsale" dont la fonction sera de rendre notre agglomération plus cohérente, plus vivante et plus animée.

Le montage financier de ce projet prévoit d'être équilibré — sans augmentation des impôts locaux — par des subventions, le paiement des voyageurs et le "versement transport" (taxe employeurs de plus de 9 salariés). Pourquoi avoir choisi ce mode de financement ? Les entreprises de l'agglomération orléanaise sur lesquelles portera l'effort, adhérent-elles au projet ?

Le financement de la première ligne du tramway de sera pas assuré par l'impôt, mais par le versement transport. Ce dispositif est aujourd'hui la règle pour toutes les villes qui choisissent de construire un transport en commun en site propre. Une évolution du versement transport est, en outre, la condition pour bénéficier de la subvention de l'État, à Orléans comme dans toutes les villes de France qui choisissent de se doter d'un transport en commun en site propre. Les réactions des entreprises ont été diverses, mais il faut noter qu'un certain nombre — à commencer par celles du secteur des travaux publics — ont exprimé leur soutien au projet du tramway, car elles savent combien de tels projets sont précieux pour la nécessaire relance de l'activité, et donc pour l'emploi.

Propos recueillis par Frédérique Misslin