

Le médecin aux 120 à 140 patients par jour poursuivi pour escroquerie

ORLÉANS. La Cpm doute de la réalité d'une partie des consultations du généraliste qui sera bientôt jugé. **PAGE 4**



■ **LOIRET**

Et si vous offriez sa décoration de Noël à une maison de retraite

PAGE 5

larep.fr

LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE → ORLÉANS - LOIRET

N° 23555

CentreFrance

VENDREDI 20 NOVEMBRE 2020 - 1,10€

Tram à Orléans... Déjà 20 ans



■ **ANNIVERSAIRE.** Le 20 novembre 2000, il y a vingt ans jour pour jour, Lionel Jospin, Premier ministre, faisait d'une pierre deux coups en inaugurant la première ligne de tram, reliant le sud et le nord de l'agglomération, et le pont de l'Europe.

■ **DÉFI.** Le tramway, transport jugé non polluant, avait de nombreux atouts pour séduire mais il aura fallu bien des débats, quelques déboires et deux ans de travaux pour que le projet voit enfin le jour. Retour sur cette aventure. **PHOTO D'ARCHIVES**

PAGES 2 ET 3

PROPOS D'UN JOUR

La mémoire et l'oubli. L'histoire officielle russe a oublié son écrivain prophète Léon Tolstoï, mort le 20 novembre 1910. Sa disparition avait pourtant soulevé une énorme émotion dans les milieux populaires comme chez les intellectuels, en Russie et dans le monde entier. Aujourd'hui comme en 1910, le 110^e anniversaire de sa mort ne donnera lieu à aucun grand rassemblement à Moscou. L'auteur de Guerre et Paix et Anna Karénine était sans doute trop pacifiste, trop idéaliste, trop engagé contre toutes les formes d'injustice, trop anarchiste... trop populaire.



Les agriculteurs du Pithiverais se mettent de plus en plus à l'amande

■ **DIVERSIFICATION.** L'arbre fruitier gagne du terrain. Près de 6.000 sujets seront plantés dans les prochaines semaines, afin de développer une production locale. **PAGE 13**



Faut-il revenir à la collecte des encombrants face aux dépôts sauvages ?

■ **MONTARGIS.** La mairie entend durcir la répression. L'opposition municipale prône un retour à la collecte, prétextant que tout le monde n'a pas un véhicule. **PAGE 14**



ORLÉANS
ISSN EN COURS
20/11/20



Novembre 2000, le retour du tram à Orléans

Historique

Après avoir maillé la ville au XIX^e siècle, le tramway à l'ancienne a été abandonné. Mais dès 1990, des études sont lancées par le Sivom, présidé par Jean-Pierre Sueur, alors maire d'Orléans, pour la construction d'une ligne qui relierait le nord et le sud de l'agglomération. Après des années de discussion, des déboires administratifs, et deux ans de travaux, le tram a fait son retour dans la vie des Orléanais, en novembre 2000.

Cindy Roudier-Valaud

« **U**ne gageure, une aventure humaine, mais je ne regrette pas. La population s'est appropriée le tram. » Aujourd'hui encore, Jean-Pierre Sueur, sénateur PS du Loiret, se dit fier de la création de la ligne A du tram d'Orléans.

Résoudre les coupures urbaines historiques

« Cette idée a émergé entre 1989 et 1995, lors de mon premier mandat en tant que maire d'Orléans et président du Sivom (syndicat intercommunal à vocation multiple), je l'avais inscrit à mon programme électoral. Plusieurs villes avaient choisi le tram, comme Grenoble, Strasbourg, Nantes. Nous nous sommes interrogés, est-ce adapté à une agglomération de la taille d'Orléans ? Toute une série d'élus ont été convaincus. J'étais partisan car je considérais qu'il ne fallait pas rester sur un discours écolo, le tram permettait comme partout d'avoir un mode de transport non polluant. C'était un projet écologique, avec une dimension historique et urbaine », justifie-t-il. Dès l'origine, il est question de deux lignes, mais celle-ci est ju-

gée prioritaire.

Elle permettait de pallier les choix urbanistiques passés, « une agglomération marquée par deux coupures » : les deux gares, et la création au sud, à douze kilomètres du centre-ville du quartier de La Source avec un campus à l'américaine. « Ce tram, nous l'avons perçu, voulu, vécu comme une épine dorsale qui redonne un lien dans l'agglomération », ajoute l'élu socialiste.

Freins administratifs

Le 17 novembre 1995, lors d'une séance qualifiée d'historique, les élus du Sivom actent à 64 voix pour, 7 contre et 4 abstentions, la nécessité de doter l'agglomération d'un tramway. « Nous l'avons porté avec des élus de sensibilité politique différente : Pierre Bauchet, maire de Fleury centriste, Monique Faller, maire d'Olivet UMP, Guy Bombereau, Jean-Pierre Delpont, Jean-Pierre Lapaire, maire de Saint-Jean-de-Braye aussi socialistes, Pierre Lançon de Saint-Denis-en-Val. J'avais une opposition pas farouche (lire ci-dessous). Mais l'essentiel a été cette union, on a fait front uni pour un projet qui était un pari ambitieux pour une ville de la taille d'Orléans », ajoute-t-il.

Desservir le centre de Fleury, les deux gares, le campus et l'hôpital était incontournable. Mais, les discussions ont été longues sur le reste du tracé de

la ligne, il a notamment évolué au nord de la gare d'Orléans et au sud, vers Olivet.

Et ce n'a pas été le seul déboire. « Le président du tribunal administratif qui a composé la commission d'enquête publique a cru bien faire en prenant des gens extérieurs au sujet. Ils ont fait un rapport qui nous a ralenti avec deux décisions absurdes. Le rapport ne voulait pas que l'on passe sur le pont Royal et proposait de créer un ouvrage à côté, et contestait que l'on traverse la RN20 au sud, pour aller au Larry, car Olivet avait le projet d'y faire un nouveau quartier. Nous avons dû aller porter recours auprès du Conseil d'État. Celui-ci a souhaité que l'on règle les emprises foncières, car le pont Royal appartenait au conseil général, qui voulait s'opposer à nous céder le pont. »

À force de lutte politique acharnée, et près de deux ans de retard, la construction de celle qui était à l'époque, la plus longue ligne de France, avec près de 18 km, a commencé à l'été 1998.

Après l'inauguration par Lionel Jospin, les habitants ont eu trois jours pour tester la ligne, avant sa mise en service commerciale, le 27 novembre 2000. Elle aura coûté entre 1,972 et 1,992 milliard de francs (plus de 300 millions d'euros), très légèrement plus que les prévisions de 1,873 milliard. ■



Une inauguration par Lionel Jospin

PREMIER MINISTRE. Le 20 novembre 2000, ce n'est pas seulement pour une inauguration que le Premier ministre, Lionel Jospin, s'est déplacé à Orléans. Mais pour deux : il a d'abord traversé et inauguré le pont de l'Europe, dans la matinée, et la première ligne de tram, en début d'après-midi. Il était accompagné de Catherine Tasca, ministre de la Culture. La Rep' écrivait à l'époque : « Huit rames ne sont pas de trop pour, derrière celle du Premier ministre, effectuer le parcours place du Martroi-Fleury. Dans les rues, de nombreux passants applaudissent ou saluent au passage de cet étonnant cortège ». Différents manifestants ont aussi accueilli le Premier ministre.



TOUTE LA SEMAINE

Parutions. À l'occasion du vingtième anniversaire de la ligne de tram, La Rep' proposera, tous les jours jusqu'au 27 novembre, un article thématique. Parmi les sujets : les anecdotes sur la ligne ; le témoignage de l'un des premiers conducteurs ; ceux des riverains et commerçants qui ont subi des nuisances ; les modifications urbaines liées à la construction de la ligne... Et à la fin de la semaine, sur larep.fr, nous publierons un reportage grand format.

du tramway d'Orléans a 20 ans

**LE FAIT
DU JOUR**

« Ce tram, nous l'avons perçu, voulu, vécu comme une épine dorsale qui redonne un lien dans l'agglomération. *Jean-Pierre Sueur, maire d'Orléans de 1989 à 2001*



LAMBALLE À FLEURY. Le jour de l'inauguration de la ligne, huit rames de tram avaient été mobilisées pour transporter la délégation et les officiels accompagnant Lionel Jospin. ARCHIVE LA REP'

Ceux qui avaient un autre avis sur la question de la ligne de tram

Si une majorité d'élus du Sivom étaient favorables à la construction d'une première ligne de tram, certains voyaient les choses autrement, à l'époque.

■ **Au sein du Sivom.** Michel Guérin, maire de Saran (PCF) avait un cheval de bataille : l'étoile ferroviaire, à savoir la mise en place d'un réseau de transport en commun s'appuyant sur le réseau SNCF « Je ne suis ni anti-tramway ni anti-Sueur, par contre, je suis pour que les transports publics soient le moins cher possible et qu'ils puissent être utilisés par le maximum d'usagers. La solution du tramway d'Orléans tourne le



SARAN. Michel Guérin. ARCHIVE

dos à ces conditions », expliquait-il à l'époque. Il a même organisé un référendum auprès des Saranais. Michel Tescher, maire de La Chapelle-Saint-



ORLÉANS. Serge Grouard. ARCHIVE

Mesmin, s'opposait à un tramway « orléano-orléanais » qui risquait de « mettre le Sivom à l'eau et au pain sec pour de nombreuses années ». Il récla-

mait, à la place, des ponts et plus de bus. Antoine Carré, maire de Saint-Jean-le-Blanc déploierait un projet disproportionné pour Orléans et les risques importants de dérives budgétaires.

■ **Dans l'opposition municipale.** Serge Grouard, RPR, qui ne siégeait pas au Sivom, était favorable à une large consultation des habitants. En 1996, dans La Rep', il estimait le projet trop flou, tout en se disant « ni pour, ni contre le tramway ». Au fil du temps, avec d'autres élus, ils pointaient aussi du doigt le coût. Cette consultation, Jean-Pierre Sueur n'en a pas voulu : « le tram figurait dans mon pro-

gramme électoral, et j'ai été élu ». Aujourd'hui, Jean-Pierre Sueur l'admet : « Lors de la campagne électorale 2001, Serge Grouard a fait recette sur les souvenirs des travaux du tram, sur les retards, et le fait qu'au début il y a eu des rodages pour les bus. Il a surfé sur le mouvement de mécontentement passager. C'est l'une des raisons pour lesquelles je n'ai pas été réélu. » Jean-Louis Bernard, chef de file de l'opposition municipale estimait qu'un tram était nécessaire pour l'agglomération orléanaise, toutefois, il a défendu la version sur pneus, qu'il jugeait moins coûteuse. ■