



2^{ème} Edition EXPO les Villes en mouvement – vers une ville en mutation
Débat du 24 octobre 2011 – Orléans, salle du Conseil Municipal

ORLEANS : UNE MUTATION EQUILIBREE

En présence de :

- **Olivier CARRE**, Député du Loiret, 1^{er} Adjoint au Maire d'Orléans, en charge de l'Urbanisme, du Logement, de la Prospective et des Technologies de l'information ;

Et de :

- **Charles-Eric LEMAIGNEN**, Président de la Communauté d'Agglomération Orléans – Val de Loire, Président de l'Agence d'Urbanisme ;
- **Jean KARM**, Directeur Général de la Société d'Economie Mixte pour le développement de l'Orléanais (SEMDO) ;
- **Philippe THEBAUD**, Urbaniste-paysagiste, Président-Directeur Général de l'agence TUP.

Débat animé par :

- **Hedwige de PENFENTENYO**, Directeur-Fondateur de FIMBACTE.

TROIS OBJECTIFS POUR LE CENTRE-VILLE : DYNAMIQUE FONCIERE, DYNAMIQUE SOCIALE, DYNAMIQUE ECONOMIQUE

Olivier CARRE

Avant de décrire comment nous vivons la mutation de notre ville, j'aurais tendance à dire que, pour nous, l'expression "ville en mutation" est à la limite du pléonasmе. Une ville pourrait-elle ne pas évoluer ? Au cours des siècles, Orléans a démontré que l'évolution était dans sa nature même, pour ne pas dire sa raison d'être. Et, aujourd'hui, nous voyons bien que cette cité est multi-générationnelle, qu'elle évolue en même temps que ses habitants, ses entreprises, et tous les acteurs économiques et sociaux du fait urbain. Ce fait urbain qui continue à progresser en France comme dans tous les pays développés : nous sommes de plus en plus nombreux à vivre en ville, et celle-ci doit donc être capable de répondre à toutes les demandes dans de bonnes conditions.

Nous avons donc élaboré notre réponse à partir de trois données principales :

- La première : Orléans est essentiellement une ville-centre. En effet, on a aujourd'hui souvent tendance à appréhender une ville au niveau de l'agglomération. Or, si la notion de ville-centre est évidemment facile à admettre *in abstracto*, elle est beaucoup plus difficile à faire vivre en termes de gestion quotidienne, précisément parce qu'elle entraîne des contraintes, des responsabilités, des coûts et des besoins d'aménagements qui sont inconnus de ses partenaires au sein de l'agglomération.
- La deuxième : précisément parce qu'il s'agit d'une ville portant plusieurs siècles d'histoire, Orléans est soumise à des contraintes foncières que n'ont pas non plus les autres communes de l'agglomération. Ce qui ne la dispense pas de devoir être en mesure d'offrir une capacité de développement foncier naturelle et permanente. Mais nous aurons sans doute l'occasion de revenir sur ce sujet...
- Enfin, troisième élément, et sur ce point l'observateur extérieur comme l'acteur local associent naturellement la ville-centre et son agglomération, il est nécessaire de développer l'attractivité du territoire dans tous les domaines. Une attractivité qui ne peut évidemment plus se limiter à l'échelon régional mais doit viser au moins un niveau national et même, si possible, européen.

Lorsque j'ai pris mes responsabilités locales il y a une dizaine d'années, je me suis rendu compte que le développement urbain en général, et celui d'Orléans en particulier, semblait obéir à des cycles chronologiques d'environ 25 ans.

Ainsi, après les destructions de 1940, des appels d'offres ont été immédiatement lancés afin de reconstruire la ville d'Orléans et ses équipements publics et industriels. Dès la libération, sous l'impulsion de Pol ABRAHAM, un vaste programme de reconstruction a été mis en œuvre et la ville est vite apparue comme très moderne. C'est donc une ville en accroissement constant qui a eu vocation à devenir capitale régionale à partir des années 50, connaissant une forte augmentation de sa population jusqu'au milieu des années 70, surtout avec l'adjonction du pôle de La Source.

D'autant plus que le regretté Jacques DOUFFIAGUES a su mener une politique de développement intellectuel (création du pôle universitaire) de front avec une forte dynamique économique, et cela à une époque où la notion de zone d'aménagement était beaucoup moins répandue en France que dans les autres pays européens. En collaboration avec le Conseil Général et les autres communes de l'agglomération, il aura ainsi mené avec énergie le développement de tout l'Orléanais, faisant bien plus que de tirer simplement parti d'un positionnement géographique de proximité avec la capitale.

Cette stratégie de développement sera d'ailleurs poursuivie par Jean-Pierre SUEUR qui, en jouant des complémentarités entre les pôles du territoire, portera l'Orléanais au 21^{ème} rang des agglomérations françaises alors qu'Orléans est bien loin d'être la 21^{ème} ville du pays !

A côté de ce succès total concernant le développement de notre agglomération, il faut cependant reconnaître une légère dévitalisation de la ville-centre. Par exemple, la part de marché du commerce de centre-ville a baissé sensiblement au cours des dernières années. Une ville étant par essence même le lieu des échanges, un tel phénomène était évidemment inquiétant pour l'avenir du logement et du réseau d'entreprises tertiaires de centre-ville.

Il nous a donc paru impératif d'inverser la tendance en redonnant à notre ville-centre un dynamisme qui lui permette d'accompagner toutes les mutations naturelles concernant la demande des ménages et des entreprises. A partir d'une agglomération forte, il nous faut avoir aussi une ville-centre forte.

Notre action s'appuie d'abord sur le principe selon lequel la ville se reconstruit essentiellement sur elle-même. Même si nous avons la chance de disposer de réserves foncières, notre ville a toutes les caractéristiques des vieilles villes européennes qui n'ont pas fait que s'étendre mais se sont toujours et surtout transformées de l'intérieur sous l'impulsion de leurs édiles.

Dès le début 2000, nous avons donc mis en place une planification urbaine afin d'assurer une dynamique permettant de créer en permanence du foncier disponible pour les projets concernant le logement, les activités économiques ou les équipements publics. Il est en effet important d'avoir une certaine visibilité dans ce domaine et nous tenons à remercier les partenaires qui nous ont accompagnés dans cette démarche, laquelle est bien sûr toujours d'actualité.

Deuxièmement : l'action prioritaire que nous menons aux endroits qui constituent des points de blocage dans l'évolution de la ville. Nous avons tous à l'esprit les cas de ces quartiers dits "prioritaires", où tous les phénomènes sociologiques accumulés depuis les années 1980-90 ont conduit à un certain repli sur soi, voire un certain communautarisme. Nous tenons à y restaurer une véritable dynamique urbaine, un élan par lequel les habitants auront envie d'y vivre et d'y accomplir leur projet de vie au même titre que partout ailleurs dans la ville.

Cette action est d'ailleurs assez analogue à celle que nous menons dans la ville ancienne. Notre cœur de ville connaissant (comme bien d'autres cités historiques en France) une certaine paupérisation, il était nécessaire d'y engager de vastes opérations de renouvellement urbain. Et même si les causes des problèmes n'étaient pas identiques à celles des quartiers "prioritaires", les questions à résoudre étaient assez analogues : habitat dégradé, difficulté à vivre ensemble et à mener des projets communs, etc. Avec le handicap de caractéristiques patrimoniales lourdes et de formes urbaines plus contraintes, mais aussi avec un potentiel de valorisation et de remise à niveau qui assurera sans doute la pleine réussite de cette mutation urbaine qui est au cœur du débat de ce soir.

Enfin, le troisième objectif important était de relancer l'activité économique de centre-ville pour en refaire un lieu créateur d'emploi. Il s'agissait en effet de lutter contre le grand mouvement, commencé au début des années '80, de migration des emplois vers les zones d'aménagement de la périphérie. Rompant avec cette logique de valeur ajoutée essentiellement située en périphérie de la ville, nous voulons ramener salariés et cadres vers des entreprises de centre-ville, dans le but évident de leur donner envie d'habiter près de leur travail. Un tel mouvement permet en effet de lutter contre l'étalement urbain (un souci commun à toute l'agglomération) et de donner une dynamique à la fois économique et résidentielle à la ville-centre.

DE L'HABITATION AU TERTIAIRE, QUATRE REUSSITES EMBLEMATIQUES

Jean KARM

Comme l'a exprimé Olivier CARRE, la ville se reconstruit sur elle-même. Le renouvellement urbain concerne à la fois le logement, l'activité économique, les équipements et les transports.

Pour Orléans, le premier exemple de réussite urbaine qui me vient immédiatement à l'esprit est celui de la ZAC Coligny. Beaucoup d'entre vous connaissent cette opération qui est quasiment achevée et dont le

succès est dû pour beaucoup à son volet tertiaire. Le projet était difficile, avec un mixte logements collectifs et bureaux, une forte densité, et le tramway qui a été, de l'avis même des investisseurs puis des utilisateurs, un élément très attractif du site.

La ZAC du Moulin constitue également une belle réussite tertiaire. Elle est pourtant située à Olivet, presque plus près de La Source que de la ville-centre. Mais il est vrai qu'elle a, elle aussi, bénéficié de l'effet attractif du tramway.

A côté des réalisations à dominante tertiaire, les projets dédiés au logement peuvent être considérés comme plus "faciles". Ainsi, un bel exemple de reconstruction de la ville sur elle-même est constitué par la friche militaire de la caserne Sonis. Ce projet a subi en 2008 l'inversion du cycle immobilier. Cependant, par des actions visant à abaisser le coût des charges foncières, nous avons transformé assez facilement cet ancien ensemble militaire en nouveau quartier d'habitation et réussi sa commercialisation. A l'inverse de ce qui s'est passé sur la partie Sud-Est du site qui devait être consacrée à un parc de bureaux. Or, même si l'on programme avec soin les opérations d'aménagement, l'actualité du marché est toujours capricieuse et, bien que le projet ne soit éloigné ni de la gare ni du quartier Coligny, les années 2009-2010 ont été un échec commercial. Nous avons donc transformé les droits à construire correspondants en futurs immeubles d'habitation, lesquels sont aujourd'hui en cours de construction.

Une autre opération menée également par la SEMDO a été plus difficile : celle de la ZAC des Halles. Difficile parce que, cette fois-là et au sens propre du terme, il s'agissait véritablement de reconstruire la ville sur la ville. Ainsi, chaque îlot a été démolit avant d'être reconstruit. Il nous a même fallu acquérir, puis démolir et reconstruire de nombreux appartements en étages alors que l'objet de nos travaux était de réaménager les rez-de-chaussée. Un vaste chantier présentant non seulement toutes les difficultés techniques propres aux reconstructions en centre-ville, mais aussi toutes les incidences patrimoniales liées à des campagnes de fouilles archéologiques menant, sur plusieurs mètres de profondeur, jusqu'à l'époque gallo-romaine.

A ces difficultés techniques et patrimoniales se sont évidemment ajoutées des difficultés humaines liées à la nécessité de déplacer les habitants des immeubles concernés. En particulier, les personnes souhaitant rester dans le quartier (surtout des personnes âgées) ont été relogées provisoirement dans d'autres immeubles. Ces "opérations tiroirs" ont été opérationnellement longues et humainement délicates, mais pleinement réussies.

S'est enfin posée la question du choix de l'écriture architecturale : étions-nous dans le patrimonial, ou dans une architecture d'accompagnement, ou pouvions-nous opter pour une certaine modernité ? Chaque lieu était un cas d'espèce. Par exemple, certains immeubles de la rue des Halles ont été démolis et reconstruits dans le style d'aujourd'hui, alors que d'autres ont été conservés et restaurés dans leur style d'origine.

Nous terminerons ce bilan sur les opérations les plus faciles : récemment, la ZAC de la Fontaine ; en cours d'achèvement, la ZAC du Clos Sainte-Croix ; et, achevée dans les années 2000 la ZAC du Clos Rosé. Nous avons la chance d'y travailler sur de grandes enclaves non construites et le rôle de l'aménageur était facilité d'autant.

RECONQUETE DE LA CENTRALITE : TROIS PROJETS-PHARES

Le tramway, outil de rénovation urbaine

Charles-Éric LEMAIGNEN

Le tramway est évidemment un instrument de mobilité, mais il peut aussi constituer un puissant levier d'aménagement urbain. C'est pourquoi nous avons décidé de ne pas lésiner sur la qualité du produit. Bien sûr, certains nous ont reproché le coût assez élevé de l'opération, mais nous assumons pleinement ce choix d'un outil résolument haut de gamme.

D'autant plus que l'objectif de ce projet urbain est bien à la fois de participer à la cohérence de l'espace public et de faciliter la reconstruction de la ville sur la ville.

Il s'agit d'abord d'unifier l'espace public. Par la qualité de l'outil, bien sûr, mais aussi par la lisibilité de l'espace urbain. Ainsi, les 7 km d'engazonnement accompagnant les 11,4 km de lignes matérialisent clairement la volonté exprimée de "verdifier" notre ville. De plus, nous avons pleinement intégré cet équipement au cœur de ville en utilisant, pour ses aménagements, la pierre de Souppes qui est très présente dans les constructions voisines. Enfin, dans un souci d'harmonisation avec chaque quartier, le mobilier urbain peut être différent d'un secteur à l'autre afin d'être en phase avec les choix urbains qui y ont été pris (par exemple, la centralité d'Orléans n'a pas la même physionomie que celle de Saint-Jean-de-Braye ou de Saint-Jean-de-la-Ruelle).

Mais il s'agit aussi de reconstruire la ville sur la ville. Nous avons donc tenu à faire passer le tramway dans deux quartiers de renouvellement urbain : les Salmoneries à Saint-Jean-de-la-Ruelle et l'Argonne à Orléans. Cette présence est un symbole fort, et le travail qualitatif qui a été accompli sur l'Argonne et la place Mozart est très significatif du résultat que nous voulons obtenir sur ce projet.

Une infrastructure de transport aussi lourde doit évidemment nous aider dans notre politique de reconstruction de la ville sur la ville. Par exemple, du côté de Saint-Jean-de-Braye, à l'extrémité de la ligne, la ville construit le Clos du Hameau, un écoquartier d'environ 500 logements. Par ailleurs, en plein cœur de la ville d'Orléans, nous allons récupérer les 5,5 ha du quartier de l'hôpital Madeleine, et celui-ci sera également desservi par le tramway. Enfin, à Saint-Jean-de-la-Ruelle, une opération d'aménagement sera menée au Clos des Mistigris en liaison avec la tête nord du Pont de l'Europe. Cet ensemble représentant une trentaine d'hectares, nous pourrions y mener à l'entrée Ouest de notre cité des opérations urbaines de grande qualité.

Les bords de Loire comme nouveau pôle touristique

Initialement, les bords de Loire étaient occupés par 400 places de parking. Rétrospectivement, la seule vue des photos réalisées à l'époque fait encore frémir. Et lorsque nous avons commencé à reconverter le site, les critiques ont été fortes...

Techniquement, nous nous attaquons à un lieu très compliqué (700 m de long pour 40 m de large), avec à la fois des contraintes réglementaires, des exigences de la part de l'Architecte des Bâtiments de France, et même des contraintes de délais car les travaux devaient absolument être terminés avant l'ouverture du Festival de Loire, lequel réunit tout de même tous les deux ans jusqu'à 650 000 personnes en cinq jours !

Mais le pari a été tenu grâce à l'énergie de la direction compétente de l'Agglo sous l'autorité de Philippe DUBUY. Cette opération des quais de Loire complète aujourd'hui parfaitement celle qui a été menée par la municipalité sur le centre-ville, sous l'autorité d'Olivier CARRE.

Pour faire vivre dans le temps cette transformation des quais de Loire, nous y avons progressivement organisé des animations, puis nous avons fait en sorte que des activités pérennes puissent s'y créer. C'est tout le sens de l'opération des Halles visant à y faire s'installer et cohabiter le plus d'établissements possibles. Un premier bar-brasserie s'est ouvert, malgré quelques inévitables difficultés liées à sa situation de pionnier ; deux autres vont se créer sur la place de la Loire, et un "bateau-lavoir" ouvrira en mars prochain. Nous comptons sur François FOUSSIER pour travailler sur ces implantations afin que l'animation du fleuve atteigne au plus vite la taille critique lui permettant d'abord de s'auto-entretenir, puis de se développer.

Cette opération est pour nous très importante. D'abord du point de vue symbolique parce qu'Orléans était, à l'âge d'or de la ville (au XVIII^{ème} siècle) le deuxième port fluvial de France, mais surtout parce que même si Orléans est la "porte des Châteaux de la Loire", cela ne se traduisait pas vraiment, jusqu'à présent, en termes de fréquentation touristique. Nous tenons donc beaucoup à cette appropriation de la Loire par ses habitants...et par les visiteurs du val de Loire.

L'opération de la gare.

Là, aussi, la valeur du symbole est très présente puisque Orléans était, en 1843, la deuxième gare de France (la première étant Saint-Étienne). Mais notre gare était en "cul de sac" !...Donc une seconde gare a été très vite installée à Fleury les Aubrais.

La question s'est donc posée de l'opportunité de revenir à une gare unique. En 1951, une tentative de gare unique a été envisagée par le Maire, Pierre Chevalier I. Puis le débat a repris lorsque nous sommes arrivés aux responsabilités il y a une dizaine d'années : fallait-il vraiment rester sous un régime de 2 gares ou construire une gare unique Aujourd'hui, l'histoire est écrite, et la gare d'Orléans a été reconstruite sous le crayon de Jean-Marie Duthilleul.

Notons cependant que nous avons matérialisé par une inscription au SCOT la création d'un pôle tertiaire entre les deux gares d'Orléans et de Fleury-les-Aubrais. Ce qui explique pourquoi nous tenons tant à l'arrivée du TGV Paris – Orléans – Clermont - Lyon Cela nous donnerait une opportunité fabuleuse de valoriser en quartier d'affaires un site de 130 hectares situé ainsi à moins d'une heure d'Orly et de Roissy.

RENOUVELLEMENT URBAIN, MODE D'EMPLOI

Philippe THEBAUD

Exerçant sur de nombreux sites en France ou à l'étranger, pour le compte de l'État comme pour celui de collectivités territoriales, à la fois comme urbaniste-conseil et comme opérateur, je suis évidemment en

mesure de faire quelques comparaisons...

Je peux donc dire ici combien je suis heureux de votre volonté de faire évoluer la ville et de la façon dont vous associez vos partenaires à ce mouvement. A titre personnel, l'action que vous m'avez confiée sur le centre historique est pour moi une belle aventure que nous vivons ensemble depuis 6 ans, avec la volonté commune de changer ce qui doit l'être sans jamais donner dans la brutalité.

De vrais partenariats élus - prestataires

Car vous savez tous ici combien construire la ville sur la ville peut être parfois compliqué. Dès que vous avez l'imprudence de lâcher le mot "densité", vous faites la quasi-unanimité contre vous. A la seule évocation de R+1, R+2, R+3, c'est souvent la grande empoignade, alors que le débat ne prend vraiment son sens que si l'on sait où se trouve le bâtiment concerné : dans une impasse, ou une ruelle, ou un boulevard, ou même une coulée verte. En matière d'urbanisme, la largeur d'une voie est souvent beaucoup plus importante que la hauteur des immeubles qui la bordent. Il est donc important de savoir l'expliquer aux habitants concernés.

Je suis également heureux de l'enthousiasme avec lequel vous menez les projets que vous nous avez décrits, car il est pour nous une incitation à nous dépasser. Pour avoir participé dès l'origine au projet de la ZAC Coligny, j'ai apprécié la question posée d'entrée de jeu par Olivier Carré : « Où seront les espaces publics, et quel devra être leur rôle ? ». Et nous constatons aujourd'hui que ces espaces publics sont, en fonction des besoins, ponctuels ou linéaires.

Dans le même esprit, nous entendions tout à l'heure Charles-Éric LEMAIGNEN nous décrire le rôle du tramway comme facilitateur du renouvellement urbain. Cette infrastructure de transport ne peut évidemment pas se concevoir comme un simple ruban uniforme, aussi bien traité soit-il, mais chaque segment de ligne doit s'adapter à la physionomie du quartier.

De même, chaque espace public doit avoir sa personnalité propre, en accord avec celle des habitants du lieu. Un souci qui était si présent à votre esprit que, pour la ZAC Coligny, vous nous avez demandé de modéliser tous ces espaces. Je dois même dire qu'Orléans est la première ville sur laquelle j'ai été amené à travailler où toutes les décisions importantes concernant les ZAC devaient être prises sur modèle. Et ce modèle représente la réalité à venir, non pas une interprétation libre d'artiste ! Ce qui fait que, me promenant aujourd'hui sur telle ou telle place, il m'arrive d'avoir l'impression de l'avoir toujours connue... alors qu'elle vient à peine d'être terminée.

Morale de cette histoire : il est essentiel que l'espace public soit organisé pour être naturellement vécu par les citoyens. Quand on reconstruit la ville, ce ne peut être que pour en faire un lieu de vie. Un restaurant isolé sur les quais de Loire aurait été voué à mourir. Il en fallait d'autres, et pour cela créer un paysage urbain qui incite les familles à y venir. Vous nous avez donc donné mission de réfléchir sur les sols, la lumière, les arbres, le mobilier urbain. Parallèlement, d'autres professionnels travaillaient avec vous sur les réseaux, les flux, sur tout ce qui pouvait être moteur du commerce et source d'animation. On a même établi une Charte des Cafés ! C'est dire si un tel projet a mobilisé de multiples compétences !

Et le respect des citoyens

Plus largement, la démarche du renouvellement urbain est complexe parce qu'elle nécessite l'adhésion de ses futurs utilisateurs : les citoyens. Il est bien fini, le temps où des "sachants", tout auréolés de leur diplôme d'ingénieur ou de leur titre de Prix de Rome pouvaient se permettre une politique du fait accompli appuyée sur la prétendue évidence que « le citoyen ne peut pas comprendre la complexité du sujet ». Aujourd'hui, chacun a un avis et entend le faire connaître, d'où l'importance d'une concertation bien menée en amont et fondée sur la clarté des intentions. Certes, la présentation d'un modèle entraîne forcément des réactions et le débat peut être un peu long, mais c'est le prix de la confiance sans laquelle il ne peut y avoir adhésion du public.

N'oublions pas qu'il y va du rapport du public à la ville : si nous voulons enfin venir à bout de l'étalement urbain, la densification devra être menée dans le respect des citoyens, et en n'hésitant pas à jouer à fond l'argument de la qualité des aménagements. Or, la ville d'Orléans me semble en ce sens un modèle à suivre...

QUESTIONS, REPONSES, ... ET CONVICTIONS FORTES !

L'histoire de la ville comme facteur de développement ?

Olivier CARRE

Orléans est à la porte des châteaux de la Loire, mais n'a pas de château sur son territoire. Bien sûr, notre

cathédrale est importante et renferme quelques beaux objets d'art médiéval, mais la véritable richesse de la ville est dans son tissu urbain. Et puis nous avons eu la chance de rencontrer, en la personne de notre Architecte des Bâtiments de France - que je tiens absolument à remercier ici - quelqu'un qui a tout de suite su aimer notre ville. Nous avons donc commencé à travailler ensemble, davantage à partir de points particuliers que sur des monuments importants, de façon à construire toute une démarche patrimoniale d'ensemble.

Puis nous avons entamé une vaste campagne de DUP dans laquelle les propriétaires ont aussi trouvé leur compte puisque, par exemple, la ville subventionne les travaux de ravalement à hauteur de 30 à 40 %, ce qui est très supérieur aux 10 à 15 % couramment alloués par les autres villes. Élus et habitants sont donc devenus totalement partenaires dans l'embellissement de leur ville, et on a ainsi vu apparaître des éléments d'architecture autrefois cachés, avec parfois des conséquences inattendues comme cette thèse de dendrochronologie soutenue à partir de nos maisons à pans de bois (d'où est venu le bois, quelle est sa provenance, comment a-t-il été utilisé dans le processus de construction, etc.).

Cette logique de collaboration bien comprise a permis à Orléans de se lancer dans une des plus vastes ZPPAUP de milieu urbain pour une ville de sa taille. Le plus souvent, en effet, ou bien ce sont de petites collectivités locales (6 000 ou 7 000 habitants) qui sont incluses dans une ZPPAUP de grande ampleur, ou bien ces dernières ne dépassent pas la taille d'un quartier. Or, pour Orléans, c'est un gros tiers de la ville qui était concerné, ce qui donne une idée de l'importance de l'étude préalable nécessaire.

Mais ce souci de mise en valeur du patrimoine ne nous a pas fait tomber dans le syndrome de la ville-musée : nous tenions à rester dans une démarche de ville en mutation ! Comme l'a rappelé Jean Karm, la rénovation du quartier des Halles nous a parfois amenés à démolir du bâti ancien pour le remplacer par du contemporain, mais dans le plus grand souci esthétique de façon, si j'ose dire, à n'insulter ni le passé ni l'avenir. Il s'agissait seulement d'apporter une réponse contemporaine à la nécessité de développer le commerce dans un secteur où la configuration ancienne du bâti ne le permettait pas. A l'exemple de ce que nous avons également accompli dans la rue des Carmes, l'objectif est de permettre à la ville de se développer sur elle-même tout en veillant à respecter son caractère multiséculaire.

Charles-Éric LEMAIGNEN

Petit rappel d'histoire locale : en 1800, Orléans est la neuvième ville de France et, nous l'avons dit, le deuxième port fluvial. Mais, après le blocus continental, les négociants locaux vont réinvestir leurs capitaux en rente foncière, et il ne se passera quasiment plus rien au plan économique pendant tout le XIX^{ème} siècle. Pendant longtemps, les habitants eux-mêmes n'ont donc plus eu aucun sentiment d'appartenance à leur cité, pratiquant même volontiers l'auto-dénigrement. D'où notre politique forte de reconquête et de développement du cœur de ville. Nos concitoyens portent désormais un nouveau regard sur leur cité et, lorsqu'ils reçoivent de la famille ou des amis, ils ont désormais le réflexe de leur faire visiter le centre historique et les bords de Loire.

Orléans est aujourd'hui pleinement une ville d'art et d'histoire, et ce n'est que justice : par exemple, après tous les travaux accomplis sous l'actuel mandat municipal, nous sommes aujourd'hui la ville de Région Centre qui possède le plus grand nombre de maisons à pans de bois, dont certaines datent même du XIV^{ème} siècle.

Les progrès sont également flagrants en termes d'animations locales. Elles ne se limitent pas à la rue de Bourgogne, mais concernent aujourd'hui plusieurs centralités de notre ville. Les opérations menées sur les quais de Loire ou dans la ZAC des Carmes ont justement pour but d'élargir et d'animer le centre-ville, rendant ainsi notre cité de plus en plus vivante et séduisante.

Philippe THEBAUD

Je tiens à souligner la qualité et la minutie du travail effectué par les équipes. D'abord, pour déterminer où et comment nous allons agir, toutes les rues du centre ont été photographiées et analysées. Ensuite, et même dans certaines rues peu séduisantes a priori, la qualité des aménagements a produit ses effets. Par exemple, le tapis de pierres de Souppes est simple, mais éclairé de façon homogène, de même que les bâtiments de la place de la République. Au total, de jour comme de nuit, les quartiers présentent une ambiance de qualité, de calme et de sérénité propice à la promenade et aux animations. A l'extrême, même les endroits autrefois les plus esthétiquement déshérités sont devenus porteurs d'image. Car nous avons raisonné sur l'ensemble du projet, et non sur une simple juxtaposition de chantiers sans lien de cohérence.

Olivier CARRE

A côté de la lumière évoquée par Philippe THEBAUD, il faut insister aussi sur l'importance de la micro-végétalisation. Orléans a l'image d'une ville plutôt minérale. En fait, si la surface d'espaces verts par habitant est plus faible que dans d'autres villes, le nombre des espaces verts privés est plus important. Il y a beaucoup d'ensembles de type "cités-jardins" comprenant des venelles très verdoyantes. De plus, nous installons des micro-espaces verts et des murs végétalisés autant qu'il est possible, en accompagnement du

mobilier urbain et des aménagements de voirie spécifiques. Toujours dans le but d'aboutir à terme (car il s'agit d'un processus long) à une ambiance urbaine agréable et humaine.

Comment faire vivre l'architecture contemporaine dans une ville historique ?

Olivier CARRE :

Il est vrai que, pendant une longue période, notre ville a vu se construire davantage de bâtiments copiés de l'ancien que de véritables créations. Nous avons d'ailleurs encore aujourd'hui des demandes de permis de construire élaborées sur ce modèle. Et il nous arrive même de recommander cette option pour certains bâtiments destinés à s'insérer dans une "dent creuse" ou dans un ensemble urbain déjà très constitué.

Bien sûr, il faut aussi être en mesure de proposer des réponses plus contemporaines, sans toutefois tomber dans l'hyper-modernisme car le kitsch peut sévir dans tous les styles de toutes les époques.

Je n'ai, en matière d'architecture, que la culture née de l'expérience acquise par un citoyen de bon sens auquel un mandat électif a confié un pouvoir de décision. Mais les 10 années écoulées m'ont démontré combien il est important de respecter le principe d'une certaine sobriété de matériaux qui permet de construire pour le futur tout en respectant le passé. Là est l'éternel point d'équilibre qui s'impose à l'élus qui doit signer un permis de construire, et qui l'amène à une prudence parfois ressentie de façon très mitigée par le demandeur. Mais cette réserve est nécessaire et, lorsque je vois s'édifier des projets qui s'intègrent bien dans le paysage, c'est toujours qu'ils répondent à cette double caractéristique. Je me souviens d'avoir vu, à Chicago, un immeuble construit au tout début du XX^{ème} siècle : parmi tous ceux qui bordaient le lac Michigan, c'était bien celui qui paraissait le plus moderne...

A Orléans, le bâtiment qui a matérialisé le premier choix architectural contemporain a été la Médiathèque, sur l'emplacement du bâtiment Gambetta qui abritait l'ancien hôtel de police. Je souligne d'autant plus volontiers cette initiative qu'elle est due à l'équipe municipale précédente !

Charles-Eric LEMAIGNEN

En fait, tout est une question de dosage du "mix" architectural : plus nous voulons respecter l'histoire et retrouver l'âme du cœur de ville, plus il est nécessaire d'accepter (voire de provoquer) la modernité ailleurs. Nous ne voulons pas cultiver la nostalgie : Orléans est riche de son histoire, mais nous devons aussi montrer par des signes architecturaux bien compris que c'est aussi une ville moderne et qui construit son avenir !

Est-il rentable d'investir dans l'architecture ?

Charles-Éric LEMAIGNEN

Sans aucun doute ! Parce que seule une ville moderne et offrant un cadre de vie de qualité peut attirer les chefs d'entreprise, les cadres, les salariés et leurs familles... et les retenir ensuite ! Aujourd'hui, notre image a bien changé, les Parisiens n'hésitent plus à s'installer ici, et les possibilités de développement endogène ou exogène d'entreprises sont ouvertes. Et, demain, avec l'arrivée du TGV POCL, nul doute que nous pourrons jouer dans la "cour des grands" !

Comment financer des embellissements de qualité en période de crise ?

Charles-Éric LEMAIGNEN

La ville d'Orléans n'est ni plus riche ni plus pauvre que les autres, mais nous veillons à définir des priorités et à les respecter scrupuleusement. C'est d'ailleurs une démarche que nous partageons avec beaucoup de villes de province, et qui explique que leur progression a pu se maintenir au cours des dernières décennies alors que, en comparaison, Paris a assez peu évolué.

Pour les collectivités territoriales, il est important (mais aussi extrêmement difficile) de maintenir des capacités d'auto-financement et d'investissement. N'oublions pas que les collectivités représentent en France 70 % de l'investissement public et, à côté du secteur privé, une part importante des commandes aux architectes.

Concrètement, il faut garder à l'esprit que certains équipements ont parfois un coût de fonctionnement élevé. Ainsi, une crèche nécessitant un investissement de 100 coûtera ensuite 40 en fonctionnement annuel. Mais, pour une crèche comme pour un tramway, des aménagements de bonne tenue se révèlent à l'usage moins coûteux que des aménagements de moindre qualité. Là aussi, il vaut mieux raisonner dans la durée.

Pourrons-nous toujours investir de cette façon ? Il le faudra bien, mais ce sera sans doute de plus difficile car la crise actuelle est peut-être appelée à durer. Nos arbitrages seront plus compliqués mais je suis convaincu que le choix de l'innovation sera incontournable et qu'il concernera aussi l'innovation architecturale.

Jean KARM

Pour fixer les idées, une précision concernant les immeubles de logement. Lorsque je suis arrivé à Orléans en 1996, les immeubles de logement collectifs produits se vendaient (converti en euros) au prix de 1500 € à 1700 € ttc le m² habitable pour un coût de construction de moins de 900 € ht le m². Or, aujourd'hui, les promoteurs vendent le plus souvent le m² habitable à un peu plus de 3000 € parking inclus, pour un coût de construction BBC de l'ordre de 1300 à 1400 € ht le m² (toujours parking inclus).

Il est donc évident que la qualité architecturale a été fortement aidée par un cycle économique qui a permis de la financer. Or, sommes-nous certains de retrouver à bref délai des circonstances aussi favorables pour poursuivre dans cette voie de la qualité ?

Cette qualité que nous avons connue à partir de matériaux parfois très nobles, il faudra savoir la maintenir à partir de matériaux plus modestes, mais il y a évidemment toujours une relation entre les capacités économiques et la qualité architecturale.

Quelques éléments de raisonnement économique ?

Olivier CARRE

Je voudrais insister sur nos efforts de bonne gestion. La Ville investit aujourd'hui le double de ce qu'elle investissait il y a une quinzaine d'années, et cela sans augmentation de son endettement ni alourdissement de la fiscalité locale. Tout simplement, comme l'a évoqué Charles-Éric LEMAIGNEN, parce que nous avons su faire croître nos dépenses moins vite que nos recettes, et dégager un niveau d'épargne permettant de rembourser les emprunts assurant nos investissements. Au total, ce montage fonctionne de façon très satisfaisante.

Sur la question essentielle de la pérennité des capacités d'investissements, il me semble qu'on ne met pas assez en avant le raisonnement économique dans la politique d'aménagement.

Par exemple, avant de reconquérir telle friche ou d'aménager telle zone, il est important d'estimer le rapport fiscal à attendre de l'opération. Ce dernier devra en effet participer, à côté des opérations commerciales, au retour sur investissement des deniers publics de façon à assurer un certain financement endogène.

Par ailleurs, mais il s'agit là d'un sujet extrêmement lourd à gérer, l'expérience montre qu'il est indispensable qu'une ville parvienne à générer suffisamment de foncier pour créer environ 1 % de logements nouveaux chaque année. En suivant ce principe, la ville d'Orléans a davantage amorti les cycles immobiliers qu'elle ne les a subis et les recettes fiscales sont en croissance régulière par le jeu combiné de l'augmentation de l'assiette imposable et de la valorisation annuelle des bases d'imposition.

Si l'on ajoute à cet ensemble les effets positifs de la valorisation immobilière des quartiers rénovés ou reconstruits, vous obtenez au total un écosystème qui nourrit l'auto-financement de façon assez satisfaisante. D'autant plus satisfaisante qu'à l'investissement public vient se joindre l'action des agents économiques et des propriétaires qui jouent aussi le jeu du développement de leur ville.

A l'inverse, il ne faut pas négliger l'influence négative de l'évolution des taux d'intérêt qui, en passant de 10 % à 3 ou 3,5 %, ont eu un impact déterminant sur les prix de l'immobilier. D'autant plus que, même si ces taux venaient à remonter, il est fort probable que les loyers ne pourraient pas suivre le même mouvement, tout simplement parce que le pouvoir d'achat des locataires est aujourd'hui assez stagnant.

De la Médiathèque au FRAC, comment faire accepter l'architecture contemporaine ?

Olivier CARRE

D'abord, les donneurs d'ordre doivent faire abstraction de leur goût personnel et laisser s'exprimer l'architecte à l'intérieur du cahier des charges. Ensuite, les habitants découvrent le bâtiment, l'utilisent et, passé le premier moment de surprise, ils se l'approprient.

Et il est très probable que l'arrivée du FRAC donnera lieu au même cycle d'appropriation.

Charles-Éric LEMAIGNEN

D'autant plus qu'il s'agit d'un des rares Fonds Régionaux d'Art Contemporain spécialement consacrés à l'innovation architecturale. Aurait-on compris que nous ne laissions pas ses concepteurs exprimer toute leur créativité ? L'opération est bien sûr menée sous la direction du Conseil Régional comme maître d'ouvrage, mais nous estimons totalement normal que, compte tenu de la vocation de ce bâtiment, il y ait eu une certaine prise de risque architecturale.

Philippe THEBAUD

Sans caricaturer, on se doute bien que si l'on venait à faire une votation sur chaque choix esthétique, cela aboutirait sans doute à une parfaite neutralité, mais au prix d'un total renoncement à donner une vraie

personnalité à la ville. Évidemment, tous les citoyens n'ont pas les mêmes goûts architecturaux, mais une ville n'est-elle pas faite de diversité ? Je suis formel : il faut que les architectes puissent s'exprimer vraiment !

Olivier CARRE

Ce n'est même pas vraiment une question de goût artistique du public, mais plutôt une question d'information bien menée. Il est nécessaire que les citoyens comprennent le raisonnement des architectes qui conçoivent les bâtiments publics. Ainsi, une exposition avait été organisée sur les projets soumis au jury et sur les raisons du choix de ce dernier.

MULTICENTRALITE ET MOBILITE

Charles-Éric LEMAIGNEN

La question de la mobilité doit toujours être appréhendée de façon globale : que ce soit par train, métro, tramway, bus ou vélo, l'essentiel est de répondre aux besoins de déplacement de nos concitoyens. Il n'est surtout pas de privilégier un outil, aussi beau ou technologiquement avancé soit-il.

Schématiquement, une politique de mobilité peut se concevoir de deux manières :

Elle peut d'abord suivre un raisonnement de type "aménagement du territoire", c'est à dire partir du postulat que tout citoyen a droit de disposer d'une station d'autobus ou de tramway à moins de 300 m de son domicile. Il en résultera un réseau de transports très étendu (les lignes doivent aller partout), mais aussi un faible taux de remplissage des véhicules.

La politique diamétralement opposée est celle du "transfert modal", construite sur un nombre de lignes plus faible, mais avec des fréquences de passage élevées et une circulation éventuellement en site propre, de façon à inciter le plus grand nombre possible de voyageurs à abandonner leur automobile.

En fait, concrètement, chaque collectivité territoriale doit élaborer un compromis entre ces deux extrêmes de façon à assurer à la fois l'efficacité du réseau, l'équité territoriale, l'équilibre entre les différentes centralités et, bien sûr, la qualité de vie que tous les citoyens appellent de leurs vœux.

A Orléans comme ailleurs, cette politique doit être conforme à la réalité géographique et démographique de la ville. Pour donner un aperçu du défi, il est intéressant de comparer la situation d'Orléans à celle de Reims :

- L'agglomération d'Orléans compte 270 000 habitants sur 330 km², et les transports y représentent chaque année 11 millions de km parcourus pour 26 millions de voyageurs.

- L'agglomération de Reims est beaucoup plus dense (220 000 habitants sur 88 km²), et les transports y ont accueilli 30 millions de voyageurs pour 7 millions de km parcourus.

Voilà qui confirme, une fois encore, que la ville dense crée le trafic sur les transports public.

L'Agence d'Urbanisme vient de dresser un portrait (disponible sur son site internet) de notre aire urbaine. Ce document révèle le parcours résidentiel des habitants par tranches d'âge :

En 7 ans, Orléans a accueilli 30 000 nouveaux habitants, soit 28 % de sa population. Or, ces nouveaux résidents appartiennent essentiellement à la tranche des 19-25 ans, alors que la tranche des 25-39 ans affiche un solde migratoire extrêmement négatif.

En effet, de 1999 à 2007, Orléans a perdu environ 1 000 habitants par an (même si la tendance devrait désormais s'inverser en raison de toutes les opérations d'urbanisme qui sont aujourd'hui lancées), appartenant en bonne partie à la tranche des 25-39 ans..

Pour des raisons tenant sans doute à la fois à un choix de vie (« Je veux un jardin pour que mes enfants puissent y jouer ») et au coût du foncier, les jeunes ménages ont en effet tendance à quitter la centralité pour s'installer dans les lotissements de périphérie. Puis, à partir de 35-40 ans (les enfants ont grandi), ils reviennent progressivement vers le centre ville.

Il faut alors qu'une offre de logements suffisamment importante et diversifiée soit au rendez-vous, d'où l'importance des opérations initiées par la ville, qu'il s'agisse de l'extraordinaire résidentialisation du quartier de La Source ou de celle qui commence sur celui de l'Argonne, associant le locatif et l'accession à la propriété. Notre objectif est que chacun puisse trouver un logement correspondant à ces besoins et de lutter ainsi contre l'étalement urbain dont nous connaissons tous le coût pour la collectivité territoriale... et pour les habitants.

**Mobilité et logement :
il faut répondre aux besoins de toutes les générations !**

Charles-Eric LEMAIGNEN

Le vieillissement de la population pose évidemment des problèmes de mobilité. Nous organisons actuellement des réunions publiques dans le but de coordonner au mieux les dessertes par autobus avec le réseau de tramway. J'y entends à chaque fois les personnes âgées habitant en lotissement me dire qu'elles

n'ont pas de moyen personnel de transport et qu'elles ont absolument besoin d'être desservies par les transports en commun !

Or, aucune collectivité ne sait répondre à une telle exigence de façon totalement parfaite. Il faut forcément arbitrer, sachant que le financement des transports publics n'est en moyenne assuré qu'à hauteur de 20 % par le prix du billet. Nous serons donc sans doute amenés demain à développer des solutions permettant de faire vivre les personnes âgées au plus près des pôles de centralité. A l'évidence, les personnes âgées vivant aujourd'hui dans un lotissement seront de plus en plus isolées, et la puissance publique est mal outillée pour résoudre les problèmes générés par cet isolement.

Quand la densité devient "naturelle"...

Olivier CARRE

La densité est évidemment de règle quand on crée un quartier de toutes pièces, ce qui a été le cas pour toutes les zones d'aménagement que nous avons évoquées. Nous commençons alors par construire de façon dense la partie la plus éloignée du tissu existant, après quoi nous entamons par franges successives, le processus de jonction avec ce dernier. Ainsi, sur une période de 25 ou 30 ans, il sera ensuite possible d'acquérir les maisons individuelles et leurs 5 000 m² de jardin pour les remplacer par de l'habitat collectif et la densification s'accomplira de façon tout à fait naturelle. A nous, donc, dans la durée de notre mandat, de préparer cette mutation.

Mais deux phénomènes me paraissent devoir être soulignés :

- Le premier : à Orléans comme dans toutes les villes de même importance, le nombre de propriétaires occupants a été quasiment divisé par deux en l'espace de deux générations. **Nous sommes aujourd'hui dans une ville de locataires.** Ne voyez rien de péjoratif dans mon propos, mais d'une part cela encourage la logique de mutations qui viennent d'être évoquée, et d'autre part on comprend bien que les locataires adoptent davantage **une attitude de "consommateurs"** des services de la ville que les propriétaires qui, par leur patrimoine, partagent la vie et l'évolution de la collectivité locale.

- Le deuxième trait remarquable est une certaine lenteur du rythme des mutations immobilières. Nous sommes dans un pays où le marché immobilier est relativement sclérosé, peut-être pour des raisons fiscales mais aussi pour des raisons psychologiques. Sans doute nos compatriotes ont-ils, si ce n'est sous la pression des nécessités de mutations professionnelles, une réticence naturelle à vendre une résidence pour en acheter une autre. La règle est un peu moins vraie pour les 25 % de français les plus aisés, mais elle se vérifie constamment pour les autres, ce qui se comprend aisément.

Si on ajoute à ces deux observations le fait que la ville compacte et sa conséquence de proximité avec l'autre sont moins bien acceptées chez nous qu'ailleurs, le combat pour la banalisation de la ville comme lieu d'épanouissement naturel de la famille n'est pas encore gagné...

Enfin, je continue à être plus que **réservé sur le service rendu au marché du logement par l'immobilier de défiscalisation.** Certes, **il a permis de booster la promotion, mais il a tendance à standardiser l'offre de logements,** ce qui pose le problème de l'adéquation de cette dernière à la diversité des projets des accédants. Il s'agit, là aussi, d'un débat à engager avec les promoteurs.

Jean KARM

Se pose aussi la question de la place de la maison individuelle dans la production neuve. Sur Orléans même, très peu de maisons individuelles sont en cours de réalisation, si ce n'est quelques-unes en logement social. Sur la périphérie, voire la deuxième couronne, elles représentent moins de 10 % des programmes.

Le vrai problème est en réalité la place du foncier disponible pour ces programmes de maisons individuelles. Ce qui nous amène tout naturellement à la vaste question du coût du foncier, avec pour conséquence que la SEMDO, pour assurer l'équilibre économique de ses opérations, peut produire de l'habitat collectif, mais ne peut hélas presque pas produire sur l'agglomération de la maison individuelle « groupée ».

Charles-Éric LEMAIGNEN

Sur l'aire urbaine d'Orléans, 59 % des ménages sont propriétaires de leur logement (37 % sur Orléans, 66 % hors de la ville). Celle-ci comporte 2/3 de maisons individuelles et 1/3 d'appartements, alors que la ville intramuros comprend seulement 24 % de maisons individuelles, le reste de l'habitat étant collectif.

Quelles nouvelles formes urbaines pour mieux vivre ?

Philippe THEBAUD :

Plus nous avançons dans notre métier, plus **nous nous rendons compte combien il est compliqué de faire la ville idéale parce qu'il faut prendre en compte une multitude de paramètres.**

Au temps du baron Haussmann, tout était plus simple : une seule équipe décidait pour l'ensemble du projet, et elle créait elle-même ses propres normes, sans le "secours" d'une administration tatillonne. Heureuse époque ! Aujourd'hui, pour une foule de raisons (le marché, les besoins, les usages), nous sommes dans un système complexe dans lequel, paradoxalement, un projet est souvent plus facile à gérer quand il est porteur et moteur d'autres projets.

Je serai clair : ayant l'occasion de travailler souvent à l'étranger, j'estime qu'en France trop de micro-opérations sont difficiles à mener. Par exemple, comment peut-on espérer aboutir à une ville cohérente en travaillant à partir de lotissements ? Ce seul mot de "lotissements" n'évoque-t-il pas de petites parcelles, avec lesquelles il faudra ensuite... faire pour le mieux ! Notons au passage qu'à Orléans vous avez la chance de travailler sur de vastes projets constitués en un système cohérent avec ses infrastructures destinées à les relier.

Par ailleurs, et bien qu'il ne soit pas dans ma nature de demander plus de normes que nécessaire, il serait souhaitable que le développement urbanistique de certains territoires soit un peu mieux planifié et coordonné.

Enfin, si je voulais être totalement iconoclaste, je dirais qu'il est temps de brûler le Code de l'Urbanisme en place publique. Car enfin : par quel miracle réussissons-nous à mener à bien nos projets urbains à partir de règlements aussi nombreux et contenant aussi peu de bon sens ? Je serais tenté de penser que nous sommes vraiment très professionnels pour composer avec les empilages de règlements, les querelles de personnes, ceux qui savent tout et ceux qui s'opposent à tout, etc. Sommes-nous sûrs que nous pourrions aujourd'hui reconstruire Saint-Paul-de-Vence ou le Mont Saint-Michel ?

En d'autres termes, tant que nous ne pourrons pas à chaque fois travailler sur une échelle suffisamment grande, et sur un projet toujours relié efficacement au centre-ville, nous aboutirons à de belles petites opérations et à de grandes erreurs !

Marché immobilier, densification, fiscalité : le point de vue du professionnel

Benoît AIGLON (2) :

Il faut effectivement aujourd'hui avoir la foi du bâtisseur pour construire, car les complexités administratives sont encore nombreuses malgré la loi du 1^{er} octobre 2007 qui a tenté une simplification des procédures.

L'immobilier ancien et l'immobilier neuf n'ont pas connu la même évolution. Les prix de l'ancien ont augmenté de 147 % en 10 ans, par le seul effet de la loi de l'offre et de la demande, parce qu'on ne construit pas assez (il manque 855 000 logements en France). Alors que le prix du neuf est soumis à un régime totalement différent car résultant d'une simple addition de coûts (20 % pour le foncier, 50 % pour les travaux, et le reste pour la rémunération des architectes, les taxes diverses, etc.).

Il faut également différencier les problèmes d'aménagement selon que nous sommes en zone urbaine, péri-urbaine, ou rurale. En zone urbaine, la question essentielle est effectivement celle d'une densification bien comprise, seule opportunité de refaire venir les gens en ville. La durée d'un mandat municipal est sans doute trop courte pour à la fois mener des actions de densification et en apprécier pleinement les effets positifs, mais la densité fait partie des politiques urbaines de toutes les agglomérations. Quoi qu'il en soit, je tiens à féliciter l'équipe en place à Orléans pour toutes les actions qu'elle mène dans le cadre des ZAC, les plans d'épannelage, etc.

Enfin, puisque Olivier Carré vient d'aborder la question des avantages fiscaux liés à la construction, il ne faut pas oublier que ces derniers ont surtout été mis en place pour aider les entreprises car les promoteurs ne sont pas nombreux (ils ne sont que 400 en France). Quoi qu'il en soit, il y a sans doute une vaste réflexion à mener sur la situation des accédants à la propriété, d'autant plus que nous avons tous des idées sur le sujet. De plus, il est pour nous beaucoup plus gratifiant de construire des habitations sur mesure pour les accédants que de produire en grande série des deux pièces pour le seul argument fiscal !

EN CONCLUSION : ORLEANS A L'ECHEANCE 2025-2030...

Jean KARM

Je rêve d'une ville où vivront davantage d'étudiants parce que leur nombre est aujourd'hui relativement faible compte tenu de la taille de notre cité, et aussi parce qu'ils habitent encore assez loin du centre-ville.

Je compte aussi sur un fort développement de notre commerce de proximité, ce qui nous éviterait d'être trop souvent obligés d'aller à Tours, voire à Paris.

Et puis, parce qu'on distingue encore trop souvent Orléans et les communes de sa périphérie, il me semble que nous devons faire évoluer les esprits vers l'idée d'un "grand Orléans". Le mouvement est déjà lancé : la

ville-centre a beaucoup changé et va encore se moderniser ; les petites centralités urbaines suivent le mouvement, comme Saint-Jean-de-Bray, Olivet, etc., et elles montent aussi en puissance. Voilà qui ne peut qu'inciter à l'optimisme...

Charles-Eric LEMAIGNEN

Les deux thèmes qui ont motivé mon engagement en politique étaient le retour des habitants de l'agglomération vers le fleuve et l'université de centre-ville. Je poursuivrai évidemment dans la même logique : faire d'Orléans une grande ville universitaire avec une faculté établie en plein centre-ville, et doter notre cité d'un grand quartier d'affaires desservi par le TGV européen.

Philippe THEBAUD

Avec tout ce qui a été dit, comment ne pas être déjà enthousiaste ?

Compte tenu de l'ampleur et de la qualité de ce qui a déjà été réalisé, je ne peux qu'encourager les élus d'Orléans à poursuivre sur la même voie et à capitaliser sur les résultats obtenus.

Il m'est trop souvent arrivé de travailler pour des collectivités où l'on sentait un affaissement des ambitions, et donc des énergies. Alors qu'il est extrêmement motivant de travailler ici avec des gens qui ont envie que leur action réussisse, dont l'objectif est de faire une ville moderne, certes, mais sans tomber dans le travers de la normalisation ennuyeuse. J'ai le sentiment qu'Orléans sera une ville que les habitants auront de plus en plus envie de faire connaître et aimer à leur famille, à leurs amis qu'ils emmèneront de plus en plus souvent, par exemple, prendre un verre sur la place du Châtelet. Et, suprême indicateur de réussite, le jour où les habitants sont fiers de leurs villes, ils acceptent plus volontiers les inconvénients liés aux travaux d'aménagement. Parce qu'ils savent que leur ville avance...

Olivier CARRE

Vous vous souvenez sans doute de l'exposition "Orléans en 2015" que nous avons organisée en 2006. Alors aujourd'hui, puisque vous avez vraiment tout dit, je vous donne simplement rendez-vous à l'exposition "Orléans en 2025" qui se tiendra l'an prochain. Et qui aura évidemment de nouvelles éditions puisque notre intention est de proposer tous les 5 ans à nos concitoyens une projection sur les 15 années à venir.

Parce que 2025, c'est vraiment demain ! Par exemple, un projet aussi important que l'hôpital Madeleine viendra alors d'ouvrir ses portes et prendra sa vitesse de croisière. Dans un domaine différent, le développement numérique de la ville sera réalisé et la ville sera alors en relation "haut débit" (et même sans doute "très haut débit") avec toute la communauté mondiale. C'est grâce à ces projets, et à bien d'autres projets de toute nature, que nous avons envie de nous battre pour tous nos concitoyens de la ville et de son agglomération !

(1) site de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération d'Orléans : <http://www.auao.org/>

(2) Benoit AIGLON est Président du Groupe EXEO et Président de la Fédération des Promoteurs Immobiliers de la Région Centre