

Jospin inaugure le 100^e pont sur la Loire

Il y a 15 ans, Orléans inaugure le pont de l'Europe. Si l'ouvrage fait aujourd'hui (quasi-)l'unanimité, il est sorti de terre dans la douleur. La Rep revient, toute la semaine, sur l'histoire de cette construction monumentale, la dernière réalisée à Orléans.

Florent Buisson

florent.buisson@centrefrance.com



JOUR J. Le 20 novembre 2000, le pont de l'Europe est inauguré. Le 21, les premières voitures l'empruntent, dès 7 heures. ARCHIVES

ÉTAPE PAR ÉTAPE

1994

Le schéma directeur de l'agglomération orléanaise envisage la construction d'un quatrième pont se « rattachant au nord de la porte de Blois (RN 152), au faubourg Madeleine et à la tangentielle ouest. »

7 juin 1996

Les élus de l'ancêtre de la communauté d'agglomération orléanaise actent le principe d'un « pont à l'ouest » de l'agglomération.

Juillet 1998

Le projet définitif est approuvé en 1997 et les travaux débutent en juillet 1998.

20/11/2000

Avec 4 mois de retard, le pont est inauguré.

fois d'art et de démocratie. »

Le lendemain, dès 7 heures, les voitures s'emparent du pont. La vie de la ville reprend le dessus. ■

DEMAIN

Demain, le « papa » du pont de l'Europe.

Orléans est entré dans l'an 2000 un peu plus tard que les autres. C'était un jour de novembre, le 20, exactement. Le moment choisi par la ville pour inaugurer son quatrième pont, le 100^e construit sur la Loire. Une liaison attendue entre le nord de l'agglomération, à Saint-Jean-de-la-Ruelle, et le sud, à Saint-Privé-Saint-Mesmin. Et une petite révolution pour des générations, habituées à faire le tour de la ville, ou presque, pour rejoindre la rive sud.

5.300 tonnes

Mastodonte de 5.300 tonnes tant désiré par le maire Jean-Pierre Sueur (PS), et dessiné par l'architecte Santiago Calatrava, le pont de l'Europe a les honneurs du Premier ministre, Lionel Jospin (PS), en cette fin novem-

bre 2000. Un invité de marque qui franchit la Loire en bus, puis à pied, en fin de matinée, après une arrivée en hélicoptère. Les tireurs d'élite du Raid sont déjà là depuis un moment. Leurs collègues de la police traditionnelle quadrillent l'endroit pour contenir la grogne sociale.

Et les ministres qui accompagnent leur chef ba-

taillent pour ne pas être écrasés par la foule. Loquace, Lionel Jospin improvise un point presse avant de le suspendre, manu militari, pour une question sur la vache folle (nous sommes toujours en 2000...). La traversée reprend, il signe quelques autographes, puis dévoile une plaque. La seconde, côté sud, cette fois.

Dans son discours, le Premier ministre vient célébrer « une nouvelle modernité urbaine », symbolisée par le pont, donc, et par le tramway, inauguré le même jour.

Jean-Pierre Sueur, lui, signe un discours en forme de legs. Mais garde un pied dans le présent, pour répondre aux critiques, et un œil sur l'avenir.

« Construire un pont sur la Loire n'est pas chose facile. Il suffit de choisir un site pour qu'on vous explique que ce n'est pas le bon. [...] Que sera la nouvelle urbanité du XXI^e siècle ? À nous de concevoir et de multiplier aujourd'hui les concours d'urbanisme et d'architecture, ainsi que les dialogues citoyens, puisqu'il s'agit à la

« Cette œuvre a magnifié le paysage »

Il y a 15 ans, Orléans inaugurerait le pont de l'Europe. Si l'ouvrage fait aujourd'hui (quasi-) l'unanimité, il est sorti de terre dans la douleur. La Rep revient, toute la semaine, sur l'histoire de cette construction monumentale, la dernière réalisée à Orléans.

Florent Buisson

florent.buisson@centrefrance.com

Le pont de l'Europe, c'est son (grand) bébé. Jean-Pierre Sueur, maire d'Orléans de 1989 à 2001, et ancien patron de l'agglomération, est à l'origine de la construction du 100^e pont sur la Loire.

« Il a été contesté dès le départ, se souvient le sénateur PS du Loiret. Il n'était jamais au bon endroit. Certains le voulaient plus sur la droite, d'autres plus sur la gauche. Mais nous l'avons fait là car c'était une manière d'avoir un franchissement du fleuve à l'ouest de l'agglomération. »

Il fallait faire gagner du



BÂTISSEUR. Jean-Pierre Sueur fut à l'origine du pont, lorsqu'il était maire d'Orléans et patron de l'agglomération, dans les années 90. A.M.

temps aux automobilistes et désengorger le trafic. Mais l'ancien maire voulait aussi une œuvre qui marque son temps. « Un bel ouvrage architectural,

pour que l'œuvre de l'homme soit harmonisée avec celle de la nature. On avait le choix entre deux projets. Un avec l'arche, telle qu'on la connaît, un autre où elle se situait en

dessous du pont. Après une journée de discussions, nous avons penché pour le projet le plus ambitieux. Nous avons eu raison, c'est une œuvre qui a

magnifié le paysage, il n'y a qu'à voir les milliers de personnes qui le prennent en photo. »

Au panthéon de ses réalisations, Jean-Pierre Sueur ne fait pas de hié-

rarchie, mais confie avoir un faible architectural pour la médiathèque, et le pont de l'Europe. « Symbole d'une ville tournée vers le passé et l'avenir. » Et dont il a aussi choisi le nom.

Ce pont qui ne mènera nulle part

Les résistances ont pourtant été grandes. « On me disait que ça allait porter préjudice à la Loire, que ce pont ne mènerait nulle part. Je constate donc qu'aujourd'hui, 20.000 automobilistes vont nulle part, tous les jours... L'opposition voulait une 2 fois 2 voies jusqu'au carrefour d'Auchan. Mais c'est une idée des années 50. Il faut toujours tenir bon devant les contestations, sinon on ne fait rien... »

Un projet de cette ampleur serait-il faisable aujourd'hui ? « Bien sûr, on peut encore investir. De grands projets sont toujours possibles... » ■

DEMAIN

Portrait d'un couple d'anciens riverains, amoureux du pont...

Les Moret, amoureux fous du pont

Il y a 15 ans, Orléans inaugurerait le pont de l'Europe. Si l'ouvrage fait aujourd'hui (quasi-) l'unanimité, il est sorti de terre dans la douleur. La Rep revient, toute la semaine, sur l'histoire de cette construction monumentale, la dernière réalisée à Orléans.

Florent Buisson

florent.buisson@centrefrance.com

Sur la table de la cuisine, dont la nappe dessine la carte d'Orléans, des dizaines de coupures de presse et un gros album photos.

Chez Jean-Claude et Françoise Moret, 78 et 76 ans, on vouerait presque un culte au pont de l'Europe.

Pour bien comprendre, il faut revenir en arrière, à la fin des années 1990. De leur appartement, au 5^e étage d'un immeuble de la rue Gambetta, les jeunes retraités ont alors une vue imprenable sur le chantier en cours.

« Nous étions les seuls du quartier à aimer ce



PASSIONNÉS. Jean-Claude et Françoise Moret, 78 et 76 ans, vouent presque un culte au pont de l'Europe. PHOTO F.B.

projet, raconte Françoise, d'une voix douce, couvant d'un regard bienveillant les photos de l'ouvrage. On se faisait engueuler par nos voisins qui trouvaient les travaux gênants, bruyants, et le pont trop cher ! »

Amoureux de ce qu'on

appelle alors le pont ouest, le couple convertit rapidement toute la famille. « On emmenait nos petits-enfants sur le chantier, sourit Jean-Claude. On parlait avec les ouvriers, ils nous connaissaient... On voulait montrer aux enfants ce que

pouvait être une construction de cette ampleur, du début à la fin. Et ils ouvraient de grands yeux à chaque fois... »

Pendant deux ans et demi, ils suivent l'évolution du chantier pas à pas. « On y allait la nuit, parfois tout était éclairé... Les couleurs, les matériaux,

quel spectacle, s'extasie Françoise. Ça peut paraître bizarre et nous ne sommes peut-être pas comme tout le monde, mais ce pont, c'était aussi une porte ouverte sur la nature, de l'autre côté de la rive. »

Comme beaucoup, le couple a connu des épreu-

ves, lui combattant en Algérie, elle, fille d'un papa fait prisonnier pendant la Seconde Guerre mondiale. « Alors des gens qui battaient pour un pont... », souffle Jean-Claude. Puis le ton s'adoucit. « Ce pont, c'est aussi la liberté, l'ouverture vers les autres, deux villes qui se touchent... »

« C'est comme s'il était un peu à nous »

Une passion qui résume leur philosophie de vie. « On essaie de ne pas être, pardonnez l'expression, des "vieux cons", sourit madame. De continuer à aller vers les gens... »

Les Moret ont changé de quartier depuis une dizaine d'années et vivent à plusieurs kilomètres du pont de l'Europe. « On ne le voit plus chaque jour, mais c'est comme s'il était un peu "à nous", et on est heureux à chaque fois qu'on peut l'emprunter. » ■

DEMAIN

Retour sur le chantier titanesque du pont de l'Europe, qui a duré 27 mois.

Il y a 15 ans, le pont de l'Europe



ARCHITECTURE. L'arc, culminant à 25 mètres de haut et s'étalant sur plusieurs dizaines de mètres, a dû être attaché à 28 paires de câbles en acier (suspentes), espacées de quatre mètres chacune.

Vingt-sept mois d'un chantier titanesque

Il y a 15 ans, Orléans inaugurerait le pont de l'Europe. Si l'ouvrage fait aujourd'hui (quasi-)l'unanimité, il est sorti de terre dans la douleur. La Rep revient, toute la semaine, sur l'histoire de cette construction monumentale, la dernière réalisée à Orléans.

Florent Buisson

florent.buisson@centrefrance.com

Juillet 1998, vous vous souvenez ? Si, pour beaucoup, cette date renvoie à la Coupe du monde de football, elle signe aussi, plus près de nous à Orléans, le début des travaux du pont de l'Europe. Un chantier titanesque et complexe.

D'abord parce que l'architecte, Santiago Calatrava, a dessiné un projet aussi esthétique que compliqué à réaliser.

Un pont de 470 mètres de long, reposant sur deux tripodes, et surplombé d'un arc de 25 mètres, incliné vers l'ouest de 22°, tenu par 28 câbles d'acier.

Tout ça sur un sol troué qui donnera du fil à retordre aux constructeurs, et entraînera un surcoût de plusieurs millions d'euros. L'ex-Direction départementale de l'équipement ayant minimisé les travaux



CALENDRIER. Les travaux de fondations du tripode sud, en mai 1999. 17.000 m³ de béton ont été nécessaires selon l'entreprise Chantiers modernes, 4 fois plus que les 4.000 m³ prévus.

de fondation.

La construction métallique est finalement confiée à l'entreprise belge Victor Buyck Steel. L'exécution des travaux généraux est à la charge de Chantiers modernes.

Une piste de béton

Une piste de béton est d'abord installée en Loire pour faciliter le travail des ouvriers. À l'automne 1998, on débute les travaux de fondation qui dureront 6 mois et nécessiteront 17.000 m³ de béton, contre 4.000 prévus à l'origine. Les aménagements liés aux appuis du pont ont débuté à la même période, jusqu'à l'été 1999. C'est aussi à ce moment-là que démarre la phase d'installation sur le site du tablier métallique, pour un an. Les travaux propres à l'ouvrage s'étaleront jusqu'au début de l'an 2000. La mise en service sera effective le 21 novembre, avec 3 mois de retard.

Entre-temps, des fouilles archéologiques ont permis de dater la première occupation humaine du site, au IX^e siècle. De quoi relativiser un peu l'ampleur de l'entreprise. ■

DEMAIN

Portrait de l'architecte, Santiago Calatrava.

EN CHIFFRES

17.000

Il a fallu 17.000 mètres cubes de béton pour construire le pont.

122

convois exceptionnels pour acheminer les pièces d'acier.

15

tonnes de peinture utilisée sur l'ouvrage.

470,60

La longueur totale du pont. La chaussée comprend une chaussée à 4 voies de 3,50 m et 3 m, et 2 pistes piétons-vélos, de 3,50 m de largeur.

65

millions d'euros (341 millions de francs de l'époque), le coût que représenterait aujourd'hui le pont, voirie et éclairage compris (avec l'inflation), 10 millions de plus que prévus.

27

En mois, la durée totale des travaux, contre 24 à l'origine.



QUOTIDIEN. Une plateforme était installée en Loire pour permettre aux ouvriers de travailler.



PANNEAUX. L'ampleur du chantier a nécessité l'installation d'une signalisation spécifique.

Santiago Calatrava, génie controversé

Il y a 15 ans, Orléans inaugurerait le pont de l'Europe. Si l'ouvrage fait aujourd'hui (quasi-)l'unanimité, il est sorti de terre dans la douleur. La Rep revient, toute la semaine, sur l'histoire de cette construction monumentale, la dernière réalisée à Orléans.

Florent Buisson

florent.buisson@centrefrance.com

designer urbain, Santiago Calatrava verra ensuite sa carrière décoller. De Tel-Aviv à Dublin, en passant par Malmö, on s'arrache ses dessins aériens, prenant souvent la forme d'oiseaux préhistoriques. Il devient l'un des plus célèbres architectes du monde.

Star mondiale de l'architecture



DESSIN. Le concepteur du pont de l'Europe est l'un des architectes les plus célèbres au monde... et l'un des plus critiqués. DR

ment, explique Jean-Philippe Hugron, journaliste au "Courrier de l'architecture". C'est un peu honteux de l'admirer. Dans un contexte de contraintes budgétaires, ses projets, dont les budgets explosent et qui subissent certains dommages, sont vus d'un mauvais œil. Il a des tonnes de casseroles, mais quand les Américains l'ont choisi, par exemple, ils le savaient. Il fait partie des 10 ou 20 architectes mondiaux, comme Jean Nouvel, capables de faire accepter des budgets énormes. »

Au milieu de ses dizaines d'œuvres aussi superbes que controversées, le pont de l'Europe, si beau soit-il, ne restera pas comme l'une des plus emblématiques. « De lui, en France, on connaît surtout la gare de Saint-Exupéry à Lyon, ajoute Jean-Philippe Hugron. Le pont de l'Europe à Orléans, on en a entendu parler, pas plus. » ■

■ DEMAIN

Retour sur les polémiques créées par le pont.

L'allure du pont de l'Europe n'a jamais laissé personne indifférent. Cette singularité, on la doit à l'architecte espagnol Santiago Calatrava.

À la fin des années 1990, quand l'ancêtre de l'AggLO sélectionne l'un de ses projets pour la réalisation du pont ouest, elle choisit une valeur montante de l'architecture mondiale.

L'homme, né en 1951 à Valence, est déjà reconnu. On lui doit de nombreux ponts, dont celui de Séville, l'Alamillo, en 1992, ou la gare TGV desservant l'aéroport de Satolas (aujourd'hui Saint-Exupéry), à Lyon, en 1994.

Architecte ingénieur et

Mais s'il est reconnu pour son immense talent, il est aussi régulièrement sous le feu des critiques, car la plupart de ces projets voient leur budget initial s'envoler, eux aussi...

Dernier exemple en date, la magnifique gare construite sur l'ancien site du World Trade Center, à New York. Un projet pharaonique dont le coût a fait s'arracher les cheveux des Américains. Décidée en 2004, pour 2 milliards de dollars, elle n'ouvrira entièrement que dans quelques semaines et aura coûté 4 milliards !

Lui rejette la faute sur le constructeur, mais sa ré-

putation est faite.

À Valence, sa ville natale, un parti d'extrême gauche a créé un site internet uniquement pour critiquer ses projets, accusés d'avoir plombé une partie des comptes publics. Santiago

Calatrava a d'ailleurs fermé son bureau en Espagne (comme à Paris) pour se concentrer sur Zurich, New York et Doha.

Parallèlement à cela, il a reçu il y a quelques semaines le prix européen de

l'architecture, pour l'ensemble de son œuvre.

« Il est admiré... mais secrètement »

« Auprès des professionnels, il est regardé avec admiration, mais secrète-

Le pont enjambe aussi les polémiques

Il y a 15 ans, Orléans inaugurerait le pont de l'Europe. Si l'ouvrage fait aujourd'hui (quasi-) l'unanimité, il est sorti de terre dans la douleur. La *Rep* revient, toute la semaine, sur l'histoire de cette construction monumentale, la dernière réalisée à Orléans.

Florent Buisson

florent.buisson@centrefrance.com

Avant même de sortir de terre, le pont de l'Europe déclençait déjà les polémiques.

« Un pont qui ne sert à rien, ne mènera nulle part et portera préjudice à la nature environnante » pouvait-on entendre alors, dans la bouche des adversaires politiques de Jean-Pierre Sueur, maire PS d'Orléans, à l'initiative du projet.

« Mon adversaire lors des législatives de 1997, Antoine Carré (UDF-PR), avait même fait campagne sur le thème "Non au pont", se souvient l'actuel sénateur, et il avait gagné de peu... »



AUJOURD'HUI. Les travaux d'entretien sont encore parfois pointés du doigt. ARCHIVES

À la fin des années 1990, le socialiste est aussi attaqué sur sa gauche, par le communiste Michel Guérin, maire de Saran, qui juge le projet trop coûteux

et lui aurait préféré « l'ouverture gratuite de l'autoroute au trafic urbain ».

À la même période, la grogne sociale s'ajoute aux

contestations politiques.

Des salariés de l'entreprise locale Baudin-Châteauneuf, spécialisée dans la construction de structures de ponts, protestent

contre cet ouvrage dont la réalisation a été confiée à un groupe franco-belge. Au son de « l'architecte est espagnol, le pont sera belge et les chômeurs français », ils manifestent aux portes de la mairie d'Orléans.

« Baudin était beaucoup plus cher que ses concurrents », expliquent, à l'époque, les responsables de l'intercommunalité orléanaise (*La Rep' du 14 mai 1998*).

Une affaire juridico-financière

Pourtant, c'est le surcoût final du pont qui fera débat quelques années plus tard. Le budget a été dépassé d'une dizaine de millions d'euros (*), en intégrant les dédommagements que l'Agglo et l'État ont dû payer à certaines entreprises. Chantiers modernes, chargée des fondations, par exemple, a dû engager des frais supplémentaires pour couvrir des dépenses imputables

à certains imprévus.

Après plusieurs années de procédure, le tribunal administratif d'Orléans a donné partiellement raison aux entreprises, en 2008, condamnant l'Agglo (et l'État, dont les services géraient la maîtrise d'œuvre du pont) à leur verser plusieurs millions d'euros.

Sur le coût final, Jean-Pierre Sueur se fait moins disert, expliquant que le budget a été « dépassé, mais pas énormément ».

S'il fait quasiment l'unanimité aujourd'hui, le pont de l'Europe continue d'agacer, en raison de problèmes de circulation ou des factures d'entretien notamment.

Son dernier gros lifting, en 2012, a coûté 500.000 € hors taxe. ■

(*) Le coût du pont est estimé à 65 millions d'euros, en 2015, soit 341 millions de francs de l'époque.

DEMAIN

Dernier volet de notre série, consacré à l'avenir du site, et de la tête nord du pont notamment.

A l'Ouest, toujours rien de nouveau ?

Il y a 15 ans, Orléans inaugurerait le pont de l'Europe. Si l'ouvrage fait aujourd'hui (quasi-ment) l'unanimité, il est sorti de terre dans la douleur. La Rep' revient, toute la semaine, sur l'histoire de cette construction monumentale, la dernière réalisée à Orléans.

Aurore Malval

aurore.malval@centrefrance.com

Le pont de l'Europe, achevé et inauguré en 2000. Jean-Pierre Sueur terminait son second mandat de maire d'Orléans et en brigait un troisième. Pour aménager la « tête » du pont, ce no man's land entre Orléans et Saint-Jean-de-la-Ruelle, l'élu socialiste avait envisagé d'y dresser « un signal » architectural, répondant au pont et marquant l'entrée de la ville. « Je ne dis pas que c'était le meilleur projet... »

Mais depuis, pas une première pierre n'a été posée sur ces 7.700 à 9.000 m² (hors voiries). Et



FRICHE. Depuis quinze ans, la tête nord du pont de l'Europe ressemble à un terrain vague. ARCHIVE

les difficultés de circulation se posent, elle, aux heures de pointe, sur ce carrefour où transitent 20.000 véhicules quotidiennement.

Le projet a été retardé à

plusieurs reprises. Par les travaux pour le passage de la seconde ligne de tram, d'abord. Plusieurs études ont été menées pour fluidifier le trafic. Sans qu'un projet ne soit clairement

arrêté par les deux communes d'Orléans et Saint-Jean-de-la-Ruelle, à la table des négociations avec l'AggLO. Car si le secteur est d'abord orléanais, la commune voisine doit

aménager la friche TRW.

L'an dernier, le Crédit Mutuel voisin avait envisagé de déménager dans une tour vitrée d'une quinzaine d'étages au débouché du pont. Finalement, avançant des raisons de coût, la banque a renoncé. Sur le site de la mairie d'Orléans, on peut toujours voir l'esquisse de cette construction.

« Il n'y a pas d'atermolements »

« Ça fait plus de 10 ans qu'on parle de cette affaire ! On nous parle d'ambition urbanistique, où en est-on ? Il faut qu'on sorte des atermolements dans ce dossier ! », lançait Corinne Leveleux-Teixeira, conseillère municipale d'opposition PS, lors du dernier conseil. Sèchement reprise par Olivier Carré (Les Républicains) : « Il n'y a pas d'atermolements, pour l'instant, il y a des fouilles. » De fait, des fouilles archéologiques ont été conduites cette année, en prévision d'un aménagement à venir. « Il y a quelques semaines, Orléans, Saint-Jean-de-la-Ruelle et l'AggLO sont

tombées d'accord. Aujourd'hui, on peut proposer les terrains », avait ajouté le maire d'Orléans.

Il a détaillé encore son propos lors du conseil d'agglomération, cette semaine : « Des emprises ont été définies. Il faudra recalibrer, fermer, ouvrir des voies. Un schéma sur lequel des architectes peuvent commencer à travailler, dès lors que nous avons des promesses... L'endroit est assez emblématique. Sa vocation est à l'activité économique plus qu'à l'habitat », a-t-il confirmé. Complété par Christophe Chaillou, maire PS de Saint-Jean-de-la-Ruelle : « C'est un projet à long terme. À la pointe Renault, on veut réaliser un espace vert ; une Agora. L'idée est de l'ouvrir progressivement. »

Côté sud, la bretelle qui devait rejoindre l'A 71 après création d'un échangeur au niveau de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin n'a jamais vu le jour, en dépit de la convention signée entre l'AggLO, l'État, la région Centre-Val de Loire et Cofiroute. ■