

ORLÉANS : ÉLÉMENTS D'UN SYSTÈME MÉTROPOLITAIN

Joël Mirloup *

RÉSUMÉ. Capitale de la région Centre, Orléans allie industries de haute technologie et activités tertiaires stratégiques (recherche, sièges sociaux, enseignement supérieur). Plutôt qu'en simple position de « périphérie », elle s'intègre aujourd'hui, fonctionnellement, dans le système métropolitain parisien. Sa croissance démographique et son taux de chômage la placent depuis 30 ans parmi les villes françaises les plus favorisées.

• AMÉNAGEMENT URBAIN • MÉTROPOLISATION • ORLÉANS • SIÈGES SOCIAUX • TECHNOPOLE

ABSTRACT. Capital of the Centre region of France, Orléans combines high-tech industries and strategic services (research, head offices, higher education institutions). Orléans is not just a "periphery", but is now integrated functionally into the Parisian metropolitan system. For the past 30 years, it has ranked among the most favoured French towns in terms of population growth and unemployment rate.

• HEAD OFFICES • METROPOLISATION • ORLEANS • TECHNOPÔLE • URBAN PLANNING

RESUMEN. Capital de la region Centro, Orleans cumula industrias de alta tecnologia y actividades terciarias estrategicas (investigación, sedes sociales, enseñanza superior). Más que en una posición de «periferia», se integra ahora funcionalmente en el sistema metropolitano parisino. Su crecimiento demográfico y su tasa de desempleo la ubican desde los 30 ultimos años dentro de las ciudades francesas mas envidiables.

• GESTION URBANA • METROPOLIZACION • ORLEANS • SEDES SOCIALES • TECNOPOLO

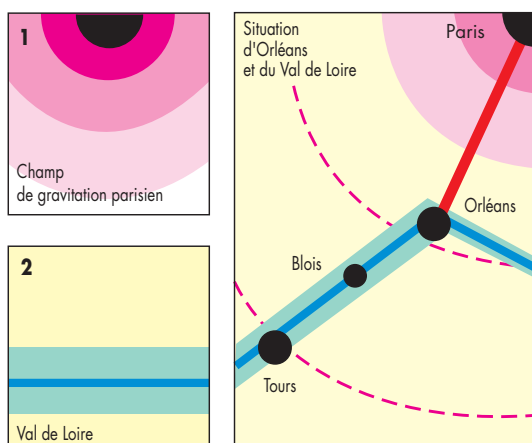
Orléans est l'une des rares villes françaises dont le nom est connu dans le monde entier. Elle doit d'abord cette notoriété à l'histoire. Y trouve-t-elle aujourd'hui avantage ? Ce n'est pas sûr. Les représentations de son passé tiennent plus de l'image pieuse (délivrance de la ville par Jeanne d'Arc) que de la reconnaissance de la place éminente qu'eut la ville pendant longtemps, avant que Paris ne s'impose définitivement comme capitale de la France. Les clichés ultérieurs furent ceux d'une préfecture endormie aux bords d'une Loire elle-même assoupie depuis l'arrêt de la navigation, puis d'une sorte de « grande banlieue » d'une lointaine couronne de la capitale. Ces images, souvent entretenues par les Orléanais eux-mêmes, sont peu en rapport avec la mutation qu'a connue l'agglomération depuis cinquante ans. Elles témoignent d'un « déficit de connaissance » (Grésillon, 1995) que nous avons depuis longtemps dénoncé, et qui tient aux effets supposés de la proximité de Paris.

Orléans-sur-Loire ?

Ainsi «Orléans-sur-Loire» relèverait d'un passé révolu, et serait aujourd'hui anonymement intégrée dans un vaste territoire périfrancilien dominé par la capitale, référence étant explicitement faite au modèle centre-périphérie. Ce n'est pas notre analyse. Depuis au moins un millénaire (Mirloup, 1998), Orléans relève de deux types de situations affrontées, qui s'expriment clairement par deux modèles (fig. 1). L'un est de type gravitationnaire : il intègre Orléans et le département du Loiret dans une auréole proche de Paris. L'autre est de type corridor ; il est sous-tendu par le Val de Loire moyen.

Il se trouve qu'Orléans, à l'intersection de ces deux espaces, en cumule les avantages ou les inconvénients selon les moments. Cumul des avantages lorsque Orléans bénéficia aux temps médiévaux et modernes à la fois de la

* CEDETE, Université d'Orléans
E-mail : joel.mirloup@univ-orleans.fr



1. Les deux clés de la situation d'Orléans

prospérité ligérienne (résidence des Capétiens, navigation sur la Loire) et de ses liens avec Paris (port fluvial et industriel de la capitale, création d'une université par desserrement d'une partie de la Sorbonne au XIII^e siècle...). Cumul des inconvénients, du milieu du XIX^e siècle au milieu du XX^e (arrêt de la navigation; exode démographique vers Paris). Enfin, nouveau cumul des avantages dans la seconde moitié du XX^e siècle avec le développement démographique et économique du corridor ligérien et des départements périfranciliens. Aucune autre ville du Bassin parisien n'a connu durant cette période un dynamisme aussi fort et surtout aussi soutenu qu'Orléans. Son taux de chômage, toujours nettement inférieur à la norme nationale, s'est approché de 5 % en 2001. Son taux de croissance l'a constamment maintenu dans le peloton de tête des trois ou quatre agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants les plus favorisées, d'abord par le solde migratoire, maintenant par le solde naturel. L'agglomération compte à présent 270 000 habitants, l'aire urbaine 370 000, le bassin d'emploi 400 000.

Du port fluvial et industriel au pôle industriel et logistique

Le grand coude de la Loire a conféré à Orléans une double rente de situation: le rapprochement de Paris; la possibilité d'être relié aux deux tiers de l'actuel territoire français par les cours aval et amont du fleuve. Cela s'est traduit, en particulier à l'époque où prospérait le trafic triangulaire, par un développement considérable du port orléanais, qui a même pu transformer une partie des produits exotiques venant de Nantes. Orléans s'insérait alors dans une logique systémique associant Nantes, Orléans et Paris et dans la mondia-

lisation de l'époque, bien mieux que dans un simple schéma centre-périphérie. C'est l'apparition des voies ferrées qui amorça l'entrée en périphérie d'Orléans: la navigation sur la Loire disparut au profit de la Basse-Seine, transformée par une révolution industrielle qui ne profita pas à Orléans.

Or l'agglomération est devenue un véritable pôle industriel dans les 50 dernières années, contribuant à promouvoir la région Centre au 5^e rang des régions françaises pour l'industrie, devant la Lorraine. On l'ignore souvent, en raison de l'image générale du Val de Loire, de la discrétion des usines dans le paysage orléanais, et de leur relative nouveauté. Tout au plus en fait-on une simple manifestation du modèle centre-périphérie: «s'il n'y avait pas eu Paris et la décentralisation industrielle des années 1950-1960...». Pourtant Orléans a moins bénéficié de ce mouvement que la plupart des villes du Grand-Ouest et du Bassin parisien: les effectifs décentralisés de la région Centre ne représentent que le tiers de l'emploi industriel; et il ne s'agit pas que d'emplois subalternes, contrairement à l'idée reçue.

Centralité et qualité des réseaux de communication, images du Val de Loire, de son climat, de ses châteaux, de la Sologne; dynamisme des acteurs locaux ont surtout compté. La proximité de Paris n'a pas suscité un aussi grand intérêt dans les autres villes de la couronne. La diversité des industries (informatique-électronique, pharmacie-parfumerie, agro-alimentaire et mécanique, avec une forte présence de capitaux étrangers, surtout américains et japonais) et leur taille moyenne contribuent à expliquer la modération du taux de chômage: les principales ont entre 300 et 800 salariés; à l'exception de Christian Dior (1 600).

La promotion industrielle d'Orléans a eu pour effet inattendu une explosion de la fonction transport-stockage beaucoup plus spectaculaire que pouvait le laisser prévoir le développement généralisé de cette activité. Ainsi se trouve ressuscitée une fonction qui s'était éteinte avec l'arrêt de la navigation sur la Loire, fonction à la fois dérivée et motrice. En effet, à partir d'un certain seuil de capacité, le stockage apparaît comme un atout pour le développement des firmes industrielles déjà présentes ou cherchant un point de chute. La liaison entre ce qui est devenu la 5^e plate-forme de stockage de France et le reste de l'Europe, qui évite en partie le passage à travers l'agglomération parisienne, incite à prendre très au sérieux ce potentiel.

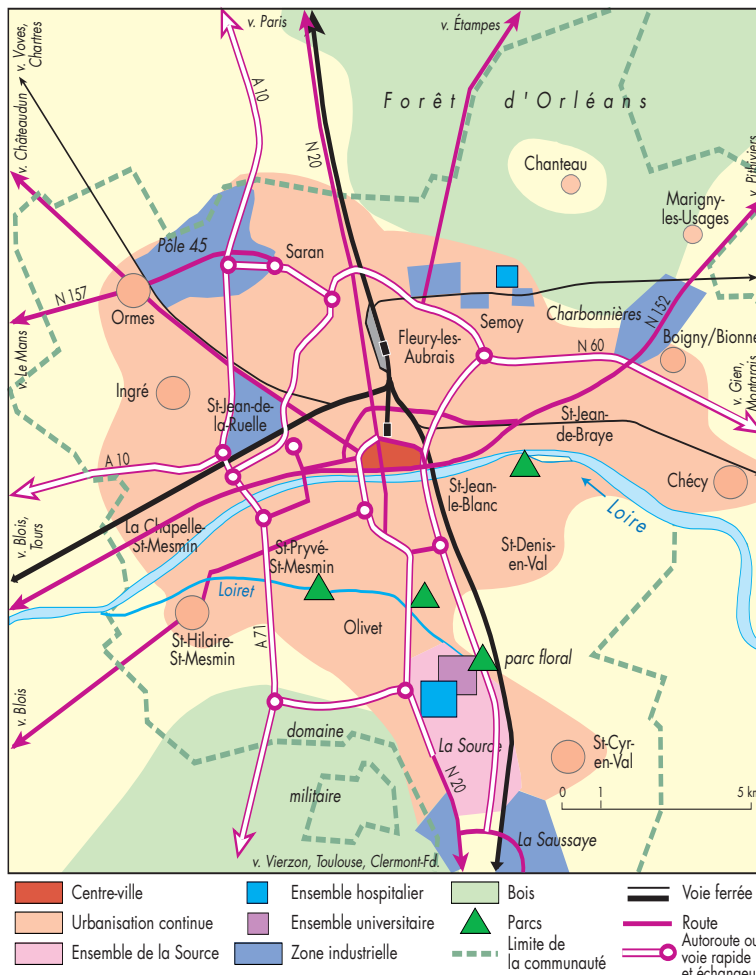
L'intégration dans un système métropolitain élargi

Bien que ne figurant pas dans les « métropoles d'équilibre », Orléans a bénéficié dans les années 1970 et 1980 d'un développement des activités tertiaires de haut niveau. L'université, dont on vient de fêter le 40^e anniversaire de la renaissance, compte environ 18 000 étudiants, avec trois antennes à Chartres, Bourges et Châteauroux-Issoudun. Orléans s'est dotée d'un Centre hospitalier régional, bien équipé (cyclotron), qui n'a toutefois pas de statut universitaire, faute d'une faculté de Médecine-Pharmacie que les acteurs locaux ont raisonnablement renoncé à solliciter. Le complexe culturel du Carré Saint-Vincent, l'un des mieux équipés de France avec trois salles, accueille une Scène nationale, un Centre national d'art dramatique souvent récompensé, un Centre national de chorégraphie. Orléans a

aussi l'un des 9 Zéniths de France (6000 places) dont la fréquentation est un succès.

Le nombre de cadres supérieurs place l'agglomération dans un excellent rang, non pas en raison de sa fonction administrative de capitale régionale, mais du fait du secteur privé et du secteur public productif (Mirloup, 1984). Plusieurs entreprises industrielles dans l'électronique-informatique, la pharmacie, l'armement ont un encadrement étoffé et peu conforme à l'image d'un pôle subalterne qui devrait tout à la décentralisation ordinaire. Orléans est dans les dix premières agglomérations françaises pour le nombre de sièges d'entreprises : John Deere Europe, Lexmark Europe, Honda-Agri. Europe, Servier, etc. (voir tableau). Par cette concentration de firmes étrangères, Orléans se trouve moins dépendante de la capitale que bien des villes françaises, même éloignées. S'y sont ajoutés les centres nationaux dits administratifs, en fait assez polyvalents, d'IBM (jusqu'à

1 200 emplois) et de Dior, qui constitue une fraction notable du siège social de ces firmes. Enfin, la ville nouvelle de La Source, anticipant sur la mode des technopôles, a vu s'installer en quelques années une dizaine de laboratoires du CNRS, l'ensemble du BRGM (1 200 emplois), l'INRA forestière, et plusieurs laboratoires privés, d'autres se dispersant dans l'agglomération, notamment dans la pharmacie (Servier-Recherche).

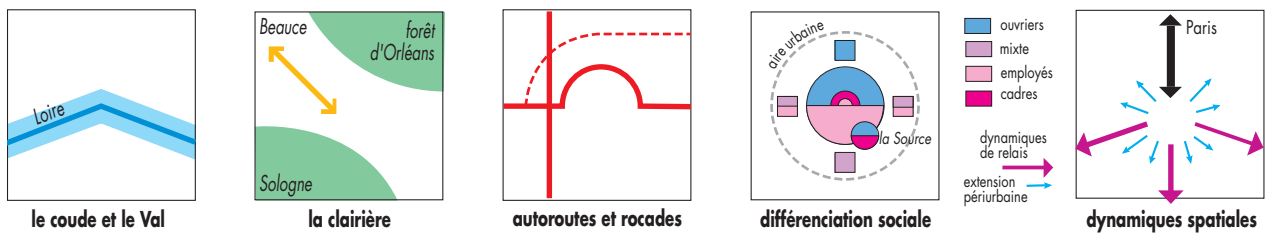


PHARMACIE-PARFUMERIE	INFORMATIQUE-ÉLECTRONIQUE
Pfizer (US)	Lexmark (US)
Servier (F)	Hitachi (Jap)
Novartis (Suisse)	Alcatel CIT (F)
Boiron (F)	Schlumberger
Farma	Thalès Elect. (F)
Dior (F)	Gilles Leroux (F)
L'Oréal (F)	Alcatel Subm. (F)
Shiseido (Jap)	CILAS (F)
Procter and Gamble (US)	IRIS (Jap)
MÉCANIQUE	AGRO-ALIMENTAIRE
John Deere (US)	Mars-Masterfood (US)
Honda Eur. Méca. (Jap)	Cargill (US)
Federal Mogul (US)	Cadbury-Schweppes (GB)
Brandt Cooking (Israël)	McKey Food (US)
Air Liquide Médical (F)	Bonduelle (F)
Thalès Armement (F)	LSDH Lait. (F)
Komori (Jap)	
TRW Moteurs (US)	
SIFA (F)	

[en gras : avec siège social (Dior : centre administratif national)
italique : > 1 000 salariés]

2. L'agglomération d'Orléans

3. Entreprises industrielles représentatives

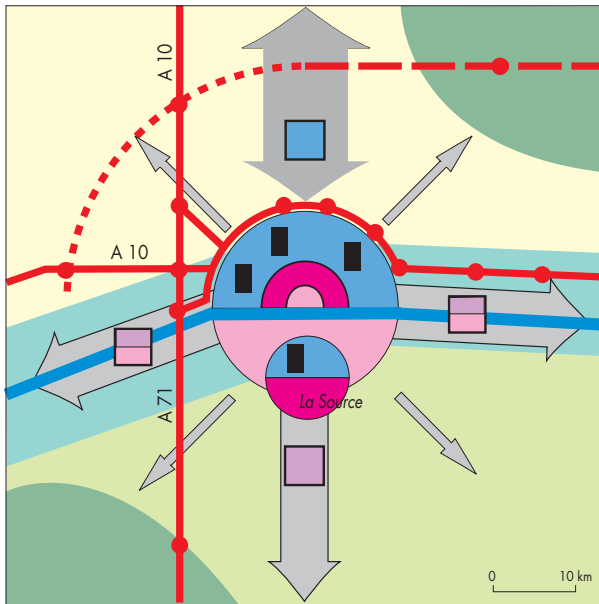


4. L'aire urbaine d'Orléans : structures et dynamiques

centres de recherche privés (Novartis), une deuxième grande école d'ingénieurs, le Centre universitaire national de la Poste, plusieurs sièges sociaux. Ces derniers pour des entreprises de plus de 200 M de chiffre d'affaires, sont désormais aussi nombreux qu'à Bordeaux. Dans ces conditions, l'idée d'une possible « métropolisation » de l'aire urbaine orléanaise devient envisageable par l'intégration dans un système métropolitain élargi, sous-tendu par des rétroactions multiples dont le moteur reste bien évidemment Paris mais où Orléans a une réelle autonomie (Mirloup, 2002). Orléans est tout autre chose que cette simple périphérie dont elle a pu, jadis, donner l'image.

Élus et aménagement : le goût des grands chantiers

Le tissu urbain orléanais est très étalé, sur 25 km de diamètre, et fragmenté par les coupures de la Loire et, secondairement, du Loiret. Il chevauche quatre ensembles naturels, plateau de Beauce et forêt d'Orléans au nord, Val de Loire et Sologne au sud. Il est divisé en une série de communes peuplées. Il a fallu veiller assez tôt à favoriser une intercommunalité de plus en plus intégrée : un Sivom à « vocation » vraiment multiple ; puis une communauté de communes mise en place par J.-P. Sueur, maire et secrétaire d'État aux collectivités territoriales, en application de la loi dont il fut porteur ; enfin, depuis le 1^{er} janvier 2002, une communauté d'agglomération. Deux schémas directeurs ont été approuvés, l'un en 1974, l'autre en 1994 ; ils ont permis le franchissement de la Loire par cinq ponts d'envergure (contre un seul en 1960) et le renforcement de la circulation radioconcentrique au nord de la Loire. Deux rocades ont été ajoutées au vieux boulevard ; la plus extérieure est autoroutière et sur elle se greffent les quatre autoroutes sortant d'Orléans. Quatre radiales se sont ajoutées à la dizaine d'axes plus anciens. Un complexe d'incinération et des stations d'épuration ont été installés. Enfin, du Sivom est née une société mixte pour les transports en commun (Semtao) qui a fait de l'agglomération l'une des mieux pourvues de France en nombre et en longueur de lignes de bus par rapport au nombre d'habitants ;

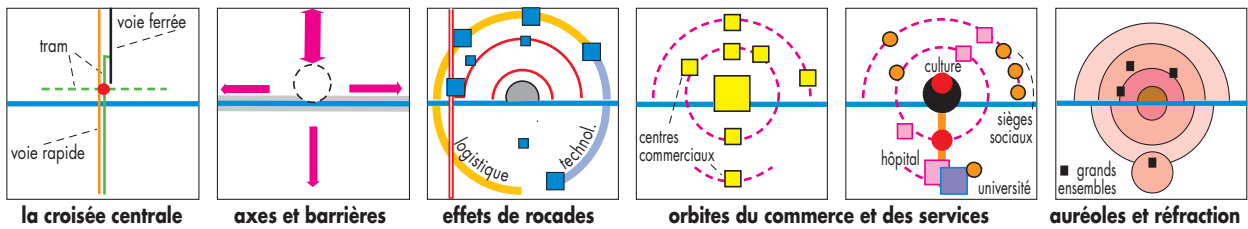


Les travaux sur le Bassin parisien de F. Damette et J. Scheibling (1992) et de P. Beckouche (2000), comme ceux de R. Brunet (1989) sur le classement fonctionnel des villes européennes ont validé cette mutation. Depuis, le processus de mondialisation s'est affirmé ; Orléans a reçu un centre IRD (ex-Orstom), l'Institut français de l'environnement (siège national), de nouveaux laboratoires du CNRS, des

RECHERCHE	GESTION	LOGISTIQUE-CENTRES D'APPEL
CNRS	IBM France (US)	Stockalliance
BRGM	Quelle France (All.)	Giraud
Université	Bricorama (F)	Danzas
INRA	Amazon France (US)	Hayslogist.
IRD	Sephora (F)	Déret
IFEN	Dior (F)	UTL
INSERM	Sandvik Fr. (Suède)	Mory
NOVARTIS (Suisse)	Donneley France (US)	
Servier Pharm.	Partnaire (US)	Louis Harris Fr. (US)
SEITA	France Telecom (F)	Teleperformance Fr. (US)
ANTEA Géologie	GMF Ass. (F)	CMC
BEG Ingénierie	IGIRS Ass.	Techcity Solutions

(italique : centre administratif national ; en gras : siège social)

5. Entreprises tertiaires représentatives

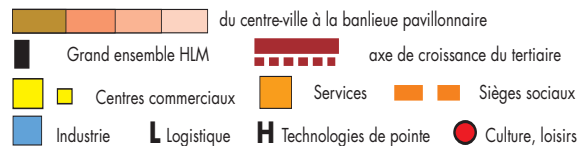
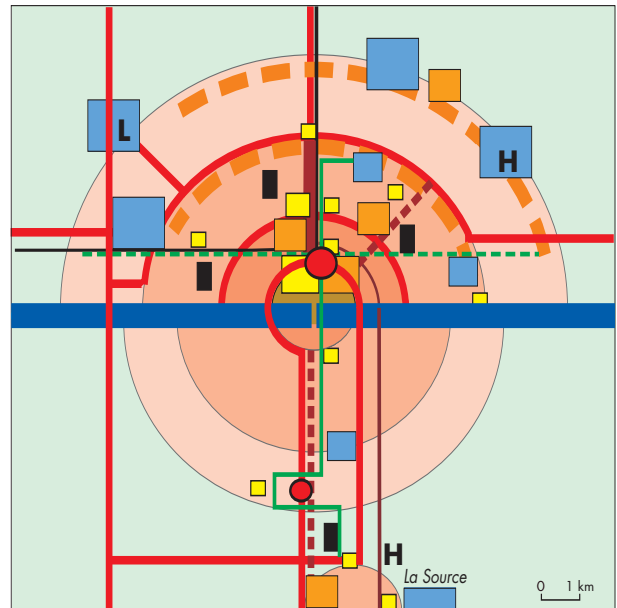


6. Orléans : logiques de développement

L'agglomération se développe à la fois a) selon une croisée, attirant commerces et services et concrétisée par une voie rapide nord-sud et les lignes de tramway, et b) selon une logique de rocade et d'orbites qui tendent à fixer les nouveaux centres commerciaux et les grandes zones d'activités, un peu plus technologiques vers l'est, logistiques vers l'ouest. La présence de l'ensemble de La Source au sud introduit un troisième élément, qui renforce l'axe nord-sud et interfère dans la division sociale de l'agglomération. La Loire fait encore barrière et provoque un phénomène de réfraction, qui se manifeste à la rupture et au décalage des auréoles urbaines, plus étendues et plus complètes au nord qu'au sud.

toutefois les taux de remplissage restent médiocres du fait d'un taux de motorisation très élevé, lié à l'habitat pavillonnaire et à l'étalement urbain. Le schéma directeur de 1994 a inscrit deux lignes de tramway, un pari risqué et courageux ; la première ligne relie aujourd'hui La Source à Fleury-les-Aubrais, sur 18 km ; la seconde, est-ouest, en cours d'étude, sera peut-être plus longue encore si elle peut utiliser une ancienne voie ferrée déclassée.

L'étalement urbain a nourri une longue lutte entre la ville principale (113 000 hab.) et les autres communes d'une agglomération de 370 000 habitants. Les enjeux étaient la chasse à la taxe professionnelle, le devenir du centre-ville et la recherche d'espaces pour les équipements de haut niveau. Ce dernier enjeu est à l'origine de La Source, un grand chantier s'il en fût. L'objectif du maire du début des années 1960, R. Secrétain, était de créer à 120 km de Paris, sur un vaste espace racheté à une commune solognote, mais en continuité avec la commune d'Orléans, une ville nouvelle à la fois universitaire selon le double modèle du campus américain et d'Oxford, technopole avant l'heure, susceptible de récupérer une partie des étudiants du Sud de l'agglomération parisienne, des organismes de recherche et des entreprises de technologie avancée. La Source était conçue dans un cadre boisé avec plans d'eau, golf et stades, lui-même inclus dans un ensemble urbain directement inspiré de Le Corbusier (zonage, niveaux séparés, centre sur dalle). La part d'utopie déçue touchait à la mobilité des étudiants parisiens et au succès de l'aérotrain entre La Source et Paris, qui n'a jamais



été construit que sur 25 km en Beauce, et vite abandonné. Pourtant l'acquis n'est pas mince : près de 30 000 habitants, presque un emploi pour deux habitants, le seul technopôle non francilien digne de ce nom en Bassin parisien, de gros équipements publics : lycées, hôpital, maisons de retraite, jardins (dont le parc floral), et un quasi-suréquipement sportif, dans un ensemble dont l'urbanisme a su évoluer et s'adapter à travers différentes équipes municipales.

Le devenir du centre-ville d'Orléans a été aussi un souci permanent. Dès 1970, 3 hypermarchés s'ouvraient (7 aujourd'hui), et une dizaine de supermarchés (une trentaine aujourd'hui), menaçant l'activité commerciale intra-muros. La première réaction consista à remplacer les pavillons style Baltard du quartier des halles du Châtelet par un complexe associant un espace « alimentation de luxe », une galerie marchande, l'extension des actuelles Galeries Lafayette, un vaste

parking aérien. Au fil des ans une douzaine de parkings-silos, de 300 places à 1200 places, ont été construits, avec pour souci d'encourager les habitants de l'aire urbaine à revenir vers les commerces du centre-ville. J. Douffiagues, autre ministre-maire, réussit le pari – en termes d'animation – d'un complexe réunissant en plein centre-ville un hypermarché Carrefour (avec parc-silo de 1200 places), une vaste galerie marchande, la gare centrale, la gare routière et la gare des bus urbains. J.-P. Sueur poursuit en lançant l'opération tramway, puis un multiplexe cinématographique lui aussi central, alors que la formule fleurit ailleurs en périphérie.

Pourtant le centre-ville d'Orléans valorise peu l'image de marque de la ville. Pas de miracles à attendre dans l'immédiat : il est étalé ; sa morphologie se prête mal aux aménagements piétonniers et les travaux monumentaux qui ont caractérisé les abords de la cathédrale, la place du Martroi ou le quartier du complexe théâtral et du centre de congrès n'ont pas été dans le sens d'une urbanité améliorée. L'éloignement du Campus et de ses étudiants reste un handicap. Il est significatif qu'après un essai avorté de la précédente municipalité, la nouvelle envisage très sérieusement d'installer en plein

centre-ville une partie du potentiel universitaire. Ainsi est Orléans : une ville aux performances réelles, à niveau de vie élevé, bien équipée mais encore mal connue ou méconnue, et pas toujours appréciée à son juste potentiel.

Références bibliographiques

- BECKOUCHE P. (dir.), 2000, *Pour une métropolisation raisonnée. Diagnostic socio-économique de l'Île-de-France et du Bassin parisien*, Paris : DATAR-La Documentation française, 140 p.
- BRUNET R., 1989, *Les villes « européennes »*, Paris : Reclus-La Documentation française, 82 p.
- DAMETTE F., SCHEIBLING J., 1992, *Le Bassin parisien, système productif et organisation urbaine*, Paris : La Documentation française-DATAR, 104 p.
- GRÉSILLON M., 1995, *Orléans*, Paris : Anthropos, 160 p.
- MIRLOUP J., 1984, *Le Centre, la naissance d'une région aux portes de Paris*, Paris : Bréal, 140 p.
- 1985, « Population active et emploi dans l'Ouest et le Centre-Ouest — Synthèse », in Mirloup (dir.), *Population active dans l'Ouest et le Centre-Ouest*, n° spécial de la revue *Norois*, 247 p.
- 1998, « Approche de la région Centre en neuf chorèmes », *Revue INSEE L'économie du Centre*, n° 21 (L'espace régional), p. 3-11.
- 2002, *Régions périmétropolitaines et métropolisation*, Orléans : Presses Universitaires d'Orléans, 350 p.

EN LIBRAIRIE : Gentils livres en duo

Aimable Montpellier

Nouvelle monographie sur l'une de ces villes dont on parle, par deux de ses amants. Un fond de solide information, une fine intelligence de la ville et de son développement, ornés par le romantisme et le côté ludique de Robert Ferras, en font un livre qui se lit vite et avec plaisir, et qui apprend toujours. Tout y est de ce qu'il est bon de savoir sur une ville qui ne cesse de bouger depuis quarante ans – ou presque : c'est une version aimable, voire un peu rose, qui devrait plaire. L'illustration, très variée, ajoute au jeu mais manque de couleur. – **Roger Brunet**

FERRAS R. et VOLLE J.-P., 2002, *Montpellier Méditerranée*. Paris : Economica, 212 p.

Où en est l'aménagement du territoire ?

Dans une collection de manuels, les deux auteurs passent en revue les politiques d'aménagement du territoire en France au cours du dernier demi-siècle. L'ouvrage est précis, bien informé, illustré de cartes bichromes et de tableaux. Les auteurs ont travaillé à la Datar ou avec elle : ils donnent de ces questions un point de vue sans distance et sans critique. La neutralité apparente du ton ferait croire que l'aménagement du territoire survit sous des formes « modernes », permettant d'« écouter » mieux les populations en vue d'un « développement durable » de leur « territoire vécu ». Un exemple en est la très cocasse carte des « systèmes

productifs locaux » que la Datar, fascinée par quelques réussites italiennes, a voulu à tout prix inventer pour la France (p. 254). « Nouvelles politiques », dit le titre. Qui peut y croire ? – **Roger Brunet**

ALVERGNE C. et TAULELLE F., 2002, *Du local à l'Europe. Les nouvelles politiques d'aménagement du territoire*, Paris : PUF (Major), 304 p.

L'économie de la Russie

Voici un nouvel ouvrage sur la Russie d'aujourd'hui, du moins sur ses activités économiques, précédées d'une cinquantaine de pages sur la population, l'emploi et le niveau de vie. Les informations sont très abondantes, les tableaux et les figures nombreux. On aurait aimé plus d'information sur les acteurs, notamment les nouvelles entreprises, mais on pourra se reporter à *La Nouvelle Russie* de Radvanyi dans la même collection. Les auteurs ont une représentation plutôt optimiste du développement et donnent beaucoup de chiffres ; mais ils ne nous disent pas quel degré de confiance on doit leur accorder. Ce serait pourtant une erreur que d'imaginer qu'il n'y a plus de problème en la matière... – **Roger Brunet**

CABANNE C. et TCHISTIAKOVA E., 2002, *La Russie. Perspectives économiques et sociales*, Paris : A. Colin (U), 286 p.