

bloc-notes



JEAN-PIERRE SUEUR
DÉPUTÉ, MAIRE D'ORLÉANS

8 septembre : dure confrontation que celle qui opposa, pendant plus d'un an, les "sudistes" et les "nordistes". C'est, comme nul ne peut plus l'ignorer, du tracé de la future autoroute est-ouest qu'il s'agissait. J'ai pris ma part à ce débat. Après quelques semaines de réflexion supplémentaire, je ne retire rien à ce que j'ai dit et écrit à ce sujet. Le tracé sud passait en plein cœur du Val de Loire. Il aurait été très préjudiciable à un site auquel nous sommes très profondément attachés. Il nécessitait, de surcroît, deux franchissements de la Loire : l'un du nord au sud, l'autre du sud au nord. On conviendra qu'il y a des chemins plus directs pour aller du nord au nord... J'ai donc pris position pour un tracé nord. Il y avait, certes, plusieurs tracés nord possibles, et chacun peut avoir son sentiment à ce sujet. Mais il me paraît très dommageable de remettre en cause le choix qui a été fait. Car il faut que le futur axe autoroutier est-ouest passe par le Loiret. Si nous ne le voulions pas, d'autres départements seraient trop heureux de l'accueillir. Et le fait, pour Orléans, d'être à la croisée de trois

autoroutes sera un incontestable atout pour l'avenir. Certains m'expliquent que le tracé nord serait "anti-économique". Je ne vois vraiment pas pourquoi : la différence entre les deux tracés c'est que, dans un cas, on rejoint l'A71 à dix kilomètres au nord d'Orléans et (dans un autre) à dix kilomètres au sud. Soyons sérieux : notre agglomération tirera un grand profit économique de la solution retenue. Et le plus vite sera le mieux. La seule chose qui serait assurément "anti-économique" pour Orléans, ce serait qu'à force de tergiversations, l'autoroute est-ouest passe beaucoup plus au nord... ou beaucoup plus au sud.

12 septembre : Orléans est, depuis longtemps, à une heure de Paris par le train. Mais aujourd'hui, ce n'est plus un privilège puisqu'avec le développement des TGV et des autoroutes une bonne vingtaine de villes désormais, sont, d'une manière ou d'une autre, à une heure de Paris. Cette formidable réduction des temps de transport peut être à la fois une chance et un risque. Le risque ce serait que les villes et les régions du bassin parisien se transforment peu à peu en lointaines banlieues, perdant ainsi leur identité propre. La chance qui nous est donnée est, tout au

contraire, de profiter de cette réduction considérable des distances — dans les deux sens — pour développer au sein du bassin parisien un réseau de villes attractives et lutter, ce faisant, contre l'engorgement et la paralysie croissante de la région parisienne. Un aménagement du territoire plus équilibré, plus harmonieux, s'appuyant sur des villes qui, comme Orléans, veulent conjuguer la qualité de la vie avec le dynamisme économique, culturel et universitaire : tel est l'enjeu. Quand on m'a proposé que la réunion constitutive de l'Association des villes à une heure de Paris se tienne à Orléans, j'ai accepté immédiatement.

16 septembre : c'est dans la salle de la Paix à Munster que fut signé le traité de Westphalie qui mit fin à trente années de guerre. Ce sont trente années d'amitié entre Orléans et Munster que nous célébrons en ce lieu où l'histoire pèse de tout son poids. A l'heure où, à nouveau, la planète vit dans la crainte d'une déflagration, je ne sais pourquoi je songe à cette voix tragiquement frêle qui s'éleverait derrière le trop grand piano noir : "Non que jamais ne revienne le temps du sang et de la haine". C'était à Mogador, vous en souvenez-vous ?

Un aménagement du territoire plus équilibré, plus harmonieux, s'appuyant sur des villes qui, comme Orléans, veulent conjuguer la qualité de la vie avec le dynamisme économique, culturel et universitaire : tel est l'enjeu.