

Loiret → Le fait du jour

Occasion

Orléans aurait pu être une étape sur la ligne TGV Paris-Bordeaux mais Jacques Douffiagues, ministre des Transports et alors maire d'Orléans, ne l'avait pas souhaité. Vendôme en a profité.

Un chiffre

3 millions d'euros, c'est la somme que réclamait la SNCF aux régions Centre-Val de Loire et Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes pour l'année 2016.

Pocl

Où en est la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon ? La SNCF veut doubler la ligne Paris-Lyon en évitant Bourges et Orléans... tout en demandant à la région de payer. Ça coince.

TRANSPORTS ■ La SNCF a décidé de fermer la ligne Brive-Lille à partir de juin prochain

La connexion au réseau TGV s'éloigne

Alors que le projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon semble au point mort, la seule liaison régulière TGV est sur le point de fermer.

Philippe Abline
philippe.abline@centrefrance.com

Le TGV est passé par ici, repassera-t-il par là... après le 1^{er} juin et la fin de la desserte Brive-Lille (via Les Aubrais) ? « Orléans sera-t-elle, avec Ajaccio, la seule capitale de région à l'écart du réseau TGV ? », s'indigne Jean-Pierre Sueur, sénateur (PS) du Loiret, comme l'a vivement regretté aussi, il y a quelques semaines, François Bonneau, président (PS) de la région Centre-Val de Loire.

Jean-Pierre Sueur, alors qu'il était président de la communauté d'agglomération d'Orléans, avait obtenu de la SNCF qu'Orléans s'engage sur la voie de la grande vitesse. Le premier TGV Tours-Blois-Les-Aubrais-Marne-La-Vallée-Roissy s'arrêtait en gare de Fleury le 3 décembre 2001. « L'intérêt était de se relier au réseau de la grande vitesse. Depuis Roissy, on pouvait aller à Lille, Bruxelles, Londres... », reste persuadé Jean-Pierre Sueur.

Horaires inadaptés pour les voyageurs du Loiret

Mais les horaires proposés par la SNCF étaient inadaptés : un départ des Aubrais vers 11 heures et un retour vers 14 heures du lundi au jeudi, et rien le week-end. La SNCF n'avait pas pris de risque en engageant Blois et la communauté d'agglomération d'Orléans à combler le



DISPARITION. On ne verra plus de train à grande vitesse en gare de Fleury-les-Aubrais dès juin prochain. PHOTO D'ARCHIVE THIERRY BOUGOT

déficit d'exploitation s'il y en avait un. Or, la fréquentation était d'une vingtaine de voyageurs par jour, dix fois moins que le chiffre espéré. Charles-Eric Lemaignan stoppe les frais avant la fin de la période d'essais, dès la fin du mois d'août 2002. L'ardoise s'élève déjà à 688.000 euros.

Il faut attendre décembre 2007 pour revoir un TGV régulier repointer le nez de sa locomotive le long des quais des Aubrais. Les régions Centre et Limousin ont compris l'intérêt d'être reliées au réseau grande vitesse. Elles ont mis la main au portemonnaie, investissant un million d'euros par an pour chacu-

ne d'elle. La SNCF complète en déboursant 3 millions.

Le Brive-Lille bénéficie d'horaires un peu plus adaptés aux besoins des voyageurs. La ligne est ouverte tous les jours, un train part des Aubrais vers 10 heures, rallie Roissy en 1 h 40 et Lille en 2 h 30. Dans le sens du retour, le TGV de 19 h 17 à Roissy arrive à Fleury vers 21 heures.

La grille est modifiée plusieurs fois. Aujourd'hui, le TGV circule les vendredi, samedi, dimanche et lundi. Il part des Aubrais à 10 h 26. C'est un peu tard pour une journée à Disneyland par exemple, ou pour prendre un avion à Roissy. Mais l'intérêt de

pouvoir rejoindre les autres lignes à grande vitesse demeure.

Note multipliée par deux

Mais, surtout, la SNCF se montre plus gourmande. Elle demande cette année aux régions Centre-Val de Loire et Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes de prendre en charge la totalité du déficit d'exploitation de la ligne, soit au total 3 millions d'euros. Au lieu d'1,6 million. Une hausse évidemment insupportable pour les collectivités. D'où la fin de cette ligne.

À partir du 1^{er} juin, il ne passera donc plus de TGV aux

Aubrais, mis à part, peut-être, une fois par an, pour embarquer les pèlerins se rendant à Lourdes. Ou alors, dans 20 ans, si la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon voit le jour, ce qui n'est pas gagné. En attendant, « il est possible d'aller des Aubrais à Roissy en 1 h 30 et jusqu'à Lille en 2 h 30 avec les rails existants », assure Jean-Pierre Sueur. Si la SNCF en montre la volonté.

L'ironie de la situation est que c'est au sud de Vendôme (Loiret-Cher), à seulement 80 kilomètres de la préfecture de région, qu'en décembre 1989, le TGV avait dépassé 482 km/h et battu son record de vitesse ! ■

Deux opportunités vers l'Espagne « confisquées »

Une liaison de qualité entre le Loiret et l'Espagne (Madrid et Barcelone), via la gare des Aubrais, existait grâce à un train de nuit Talgo Elippos. La desserte a été interrompue sans préavis le 11 décembre 2013. Préjudiciable au rayonnement du Centre-Val de Loire...

Le concept commercial était séduisant et le service pour le client indéniable. Comment quitter Les Aubrais, vers 19 heures, pour se retrouver, frais et dispos le lendemain matin, au cœur même de Barcelone ? Cela sans recourir aux attentes en salle d'embarquement d'un aéroport tout en échappant

aux interminables transferts entre tarmac et centre-ville ! Fin 1996, la RENFE (trains espagnols) et la SNCF s'associent au sein d'une structure commerciale baptisée Elippos. Le train Talgo Paris-Madrid, renommé Francisco de Goya en 1992, bénéficie d'un arrêt à Blois dès le 24 septembre 2000 puis, à partir de décembre 2005, aux Aubrais, à Fleury.

Moins de touristes ibères

Pour la liaison Paris-Barcelone, le train appelé Juan Miro retrouve l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse le 24 septembre 2000, date à partir de laquelle il compte un arrêt aux Aubrais.

Superbe opportunité pour les Loirétains, et plus largement les habitants de la région, désireux de rallier la péninsule ibérique. D'autant que le train qui file vers la Catalogne dispose de cabines privatives très confortables (douche/wc), véritables chambres d'hôtel roulantes avec un service de restauration raffiné. Le prix de la prestation étant plutôt élevé, des voitures places assises assez confortables complétaient l'offre pour les budgets modestes, notamment à destination des jeunes.

Une vraie chance touristique aussi pour les Espagnols soucieux de découvrir le Centre-Val

de Loire et ses fameux châteaux.

Selon les chiffres de fréquentation fournis par le Comité région du tourisme (CRT), la fréquentation espagnole a connu d'importantes variations ces dernières années. En cause, la crise économique, qui n'a pas épargné l'Espagne il est vrai, mais aussi l'arrêt de ces deux lignes directes.

Au plan de la fréquentation espagnole en région Centre-Val de Loire, 2010 s'est révélée la meilleure année avec plus de 117.000 nuitées. Une baisse importante a ensuite été enregistrée, notamment en 2011 et 2012, alors que les chiffres

traduisent aujourd'hui une certaine reprise. En 2015, les hôtels et campings de la région ont enregistré près de 111.000 nuitées espagnoles, soit +12 % comparativement à 2014, selon le CRT. Un CRT qui, conscient de l'impact négatif de l'abandon de la double desserte, a participé à une campagne « viajar en libertad por Europa - 30 rutas imprescindibles en coche » avec l'appui de la puissante structure Atout France. Pour conclure, qu'on le veuille ou non, la disparition de ces deux liaisons engendre un recul du rayonnement du Centre-Val de Loire à l'échelle européenne. ■

Philippe Ramond