Le TGV et l'agglomération d'Orléans :
Un enjeu majeur
Conférence de presse de Jean-Pierre Sueur
Sénateur du Loiret, le 3 décembre 2001 1) Un enjeu majeur
a) Les liaisons TGV existantes ou programmées permettent ou permettront des liaisons régulières et fréquentes entre Paris, Lyon et Marseille d'une part, Paris, Bordeaux d'autre part, mais aussi Paris et Rennes ainsi que Nantes. Il ne faut pas se résigner à ce que toute cette partie du territoire située entre l'axe Paris - Bordeaux et l'axe Paris –Lyon - Marseille soit la « laissée pour compte » des liaisons ferroviaires modernes. Ce serait un non-sens pour l'aménagement du territoire.
b) L'agglomération d'Orléans ne peut rester à l'écart du réseau TGV. Ce serait à l'évidence contraire aux impératifs du développement économique d'une agglomération moderne, à un moment où la plupart des agglomérations comparables du grand bassin parisien ont accès (ou vont avoir accès) au réseau TGV.
c) Cela est d'autant plus crucial à la suite de la décision récente prise en matière de « troisième aéroport ». Si Beauvilliers ne se fait pas, il devient indispensable de bénéficier dès que possible de relations ferroviaires de qualité avec Roissy, mais aussi Orly.

2) Un premier TGV arrive aujourd'hui. C'est une bonne décision. Mais il faut transformer l'essai.
a) Après de longues discussions avec la SNCF, la Communauté de Communes de l'Agglomération d'Orléans, adoptait le 1er mars 2001, sur ma proposition, une convention avec la SNCF permettant une première liaison TGV Orléans- Les Aubrais Roissy. Il y a eu 66 voix pour, 3 voix contre, 3 abstentions (voir en annexe : la délibération, mon intervention et les débats). Le parcours s'effectue sur une ligne classique (annexe 2)
b) Cette convention permet la mise en place à compter du 3 décembre d'un aller et retour TGV. Tours – Blois - Orléans Les Aubrais - Roissy quatre jours par semaine. Pourquoi ces conditions ? Parce que c'est ce qui était possible. La Communauté de Communes a choisi de faire avec la SNCF un premier pas, celui qui était possible. Il était évidemment possible (comme toujours…) de ne rien faire… Mais notre choix a été de faire un pari sur l'avenir, de tout faire pour réussir ce premier pas afin de démontrer que d'autres TGV Orléans Les Aubrais – Roissy sont nécessaires.
c) Mais pour transformer l'essai, il faut s'en donner les moyens. Le projet sera neutre financièrement s'il y a 220 voyageurs par voyage.
C'est tout à fait possible car :
- les avions décollent et atterrissent à toutes les heures du jour.
- au-delà de la liaison Orléans - Roissy, ces trains permettent des correspondances pour Lille, Londres, Bruxelles, etc.
Il faut donc – si ce n'est pas fait – engager une très forte campagne de communication, au-delà de l'inauguration de demain. Cette campagne relève de la CCAO. Elle était prévue en mars dernier. Elle doit être menée, évidemment en lien avec la SNCF. L'enjeu est essentiel car, si faute de détermination, le projet échouait, cela obérerait pour plusieurs années, l'atout TGV pour notre agglomération.
Je préconise donc notamment pour les semaines qui viennent :
- une campagne de communication « grand public » avec plan média, information de tous les habitants de l'agglomération, utilisation de tout le réseau « mupies » ;
- une campagne en direction des entreprises menée en lien avec les responsables

Phoca PDF

économiques ;
- une campagne en direction des opérateurs touristiques, voyagistes, etc. ;
- des opérations promotionnelles menées en lien avec la SNCF ;
- etc.

d) L'objectif est qu'un premier succès permette de négocier :
- des liaisons 7 jours sur 7 ;
- plusieurs liaisons par jour.
e) Mais il faut aller plus loin dans trois direction (voir ci-dessous § 3, 4, 5).

3) Pour le passage par Orléans-Les Aubrais d'une partie des TGV Aquitaine.
a) Le projet de faire passer une partie des trains TGV Paris – Bordeaux par Orléans - Les Aubrais (ces TGV feraient Paris – Orléans – Saint Pierre des Corps – Bordeaux) ne semble plus être d'actualité à la SNCF. Il faut le relancer. Je propose une action déterminée de toutes les collectivités concernées à ce sujet. Pourquoi ?
b) Parce que cela a été proposé par la SNCF elle-même dans le dossier d'études préliminaires qu'elle a déposé en octobre 1998 pour la construction du TGV Aquitaine (annexe 3).
c) Parce que la saturation prévisible du tronçon Paris – Courtalia (tronc commun des TGV Aquitaine et Bretagne) rendra cette solution crédible, voire nécessaire.
d) Parce que ce serait un atout fort pour les agglomérations d'Orléans et de Blois. Et cela diversifierait et élargirait la clientèle du TGV.

4). Pour l'interconnexion
a) Nous devons, parallèlement, soutenir la construction du barreau d'interconnexion des TGV.
b) A cet égard, une nouvelle conception de ce barreau serait particulièrement bénéfique pour l'agglomération d'Orléans. Il s'agit d'un tracé : « Massy – Orly – Valenton ». Ce tracé, en grande partie souterrain intègre une gare à Orly (cf. annexe 4). Son coût est estimé à 4,5 MF.
c) Il suffirait que le premier tronçon de ce barreau (dont le coût, intégrants les aménagements à Orly, serait de 2 MF) soit réalisé pour que l'on puisse avoir une liaison directe entre Orléans et Orly.
d) Cela, joint à la liaison Orléans –Roissy (pour laquelle le barreau d'interconnexion n'est pas nécessaire), serait un atout important et complémentaire, qui justifie une forte mobilisation.

5) Le POLT
a) Si l'on veut éviter la « fracture TGV », préjudiciable à l'aménagement du territoire, il faut que le train pendulaire Paris – Orléans – Limoges – Toulouse (POLT) soit construit dans les meilleurs délais.
b) Or, les représentants de la SNCF et de RFF ont annoncé le 13 novembre dernier à Limoges que la « mise en service progressive » du POLT serait retardée de 2004 à 2005 (annexe 5).
c) Cela doit appeler une grande vigilance : il faut éviter de nouveaux retards et obtenir des précisions sur ce qui est appelé « mise en œuvre progressive ».

Conclusions
Il y a donc quatre dossiers complémentaires, qu'il faut mener de front qui sont cruciaux pour le développement de l'agglomération d'Orléans et qui appellent la mobilisation coordonnée de tous les acteurs.
J'y pendrai toute ma part.

Phoca PDF

Pour télécharger le texte sous format .rtf, cliquer ci-dessous

Télécharger le fichier

Phoca PDF