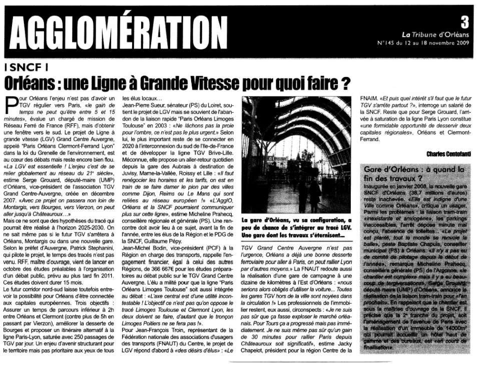
Orléans : une ligne à grande vitesse pour quoi faire ?

Publication : jeudi 12 novembre 2009 15:34

La Tribune d'Orléans du 12 novembre 2009



AGGLOMÉRATION

3
La Tribune d'Orléans
N°145 du 12 au 18 novembre 2009

I SNCF I

Orléans : une Ligne à Grande Vitesse pour quoi faire ?

Pour Orléans l'enjeu n'est pas d'avoir un TGV régulier vers Paris, «*le gain de temps ne peut qu'être entre 5 et 15 minutes*», évalue un chargé de mission de Réseau Ferré de France (RFF), mais d'obtenir une fenêtre vers le sud. Le projet de Ligne à grande vitesse (LGV) Grand Centre Auvergne, appelé "Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon" dans la loi du Grenelle de l'environnement, est au cœur des débats mais reste encore bien flou. «*La LGV est essentielle ! L'enjeu c'est de se relier globalement au réseau du 21e siècle*», estime Serge Grouard, député-maire (UMP) d'Orléans, vice-président de l'association TGV Grand Centre-Auvergne, créée en décembre 2007. «*Avec ce projet on passera non loin de Montargis, vers Bourges, vers Vierzon, on peut aller jusqu'à Châteauroux…*»

Mais ce ne sont que des hypothèses du tracé qui pourrait être réalisé à l'horizon 2025-2030. On ne sait même pas si le futur TGV s'arrêtera à Orléans, Montargis ou dans une nouvelle gare. Selon le préfet d'Auvergne, Patrick Stephanini, qui pilote le projet, le temps des tracés n'est pas venu. RFF, maître d'ouvrage, vient de lancer en octobre des études préalables à l'organisation d'un débat public, prévu au plus tard fin 2011. Ces études doivent durer 15 mois.

Le futur corridor nord-sud laisse toutefois entrevoir la possibilité pour Orléans d'être connectée aux capitales européennes. Trois objectifs : Assurer un temps de parcours inférieur à 2h entre Orléans et Clermont (contre plus de 5h en passant par Vierzon), améliorer la desserte de Bourges et proposer un itinéraire alternatif à la ligne Paris-Lyon, saturée avec 250 passages de TGV par jour. Un enjeu d'avenir structurant pour le territoire mais pas prioritaire aux yeux de tous les élus locaux…

Jean-Pierre Sueur, sénateur (PS) du Loiret, soutient le projet de LGV mais se souvient de l'abandon de la liaison rapide "Paris Orléans Limoges Toulouse" en 2003 : «*Ne lâchons pas la proie pour l'ombre, ce n'est pas le plus urgent.*» Selon lui, le plus important reste de se connecter en 2020 à l'interconnexion du sud de l'Ile-de-France et de développer la ligne TGV Brive-Lille. Méconnue, elle propose un aller-retour quotidien depuis la gare des Aubrais à destination de Juvisy, Marne-la-Vallée, Roissy et Lille : «*Il faut renégocier les horaires et les tarifs, on est en train de se faire damer le pion par des villes comme Dijon, Reims ou Le Mans qui sont reliées au réseau européen !*» «*L'AgglO, Orléans et la SNCF pourraient communiquer plus sur cette ligne*», estime Micheline Prahecq, conseillère régionale et générale (PS). Une rencontre doit avoir lieu à ce sujet, avant la fin de l'année, entre les élus de la Région et le PDG de la SNCF, Guillaume Pépy.

Jean-Michel Bodin, vice-président (PCF) à la Région en charge des transports, rappelle l'engagement financier, égal à celui des autres Régions, de 366 667€ pour les études préparatoires au débat public sur le TGV Grand Centre Auvergne. L'élu a milité pour que la ligne "Paris Orléans Limoges Toulouse" soit aussi intégrée au débat : «*L'axe central est d'une utilité incontestable ! L'objectif ce n'est pas qu'on oppose le tracé Limoges Toulouse et Clermont Lyon, les deux doivent se faire, d'autant que le tronçon Limoges Poitiers ne se fera pas !*».

Pour Jean-François Troin, représentant de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) du Centre, le projet de LGV répond d'abord à «*des désirs d'élus*» : «*Le TGV Grand Centre Auvergne n'est pas l'urgence, Orléans a déjà une bonne desserte ferroviaire pour aller à Paris, on peut rallier Lyon par d'autres moyens.*» La FNAUT redoute aussi la réalisation d'une gare de campagne à une dizaine de kilomètres à l'Est d'Orléans : «*nous serions alors obligés d'utiliser la voiture... Toutes les gares TGV hors de la ville sont noyées dans la circulation !*» Les professionnels de l'immobilier restent, eux aussi, circonspects : «*Je ne suis pas sûr que ça fasse exploser le marché orléanais. Pour Tours ça a progressé mais pas immédiatement. Je ne suis même pas sûr qu'un gain de 30 minutes pour rallier Paris depuis Châteauroux soit significatif*», estime Jacky Chapelot, président pour la région Centre de la FNAIM. «*Et puis quel intérêt s'il faut que le futur TGV s'arrête partout ?*», interroge un salarié de la SNCF. Reste que pour Serge Grouard, l'arrivée à saturation de la ligne Paris Lyon constitue «*une formidable opportunité de desservir deux capitales régionales*», Orléans et Clermont-Ferrand.

Charles Centofanti

La gare d'Orléans, vu sa configuration, a peu de chance de s'intégrer au tracé LGV. Une gare dont les travaux s'éternisent...

Gare d'Orléans : à quand la fin des travaux ?

Inaugurée en janvier 2008, la nouvelle gare SNCF d'Orléans (38,7 millions d'euros) reste inachevée. «*Elle est indigne d'une Ville comme Orléans*», critique un usager. Parmi les problèmes : la liaison tram-train «*inexistante et anxiogène*», les parkings inaccessibles, l'arrêt dépose minute mal conçu, l'absence de toilettes... «*Le projet est planté, tout le monde se renvoie la balle*», peste Baptiste Chapuis, conseiller municipal (PS) à Orléans. «*Il n'y a pas eu de comité de pilotage depuis le début de l'année*», remarque Micheline Prahecq, conseillère générale (PS) de l'Argonne, «*le chantier est complexe mais il y a eu beaucoup de tergiversations*». Serge Grouard, député maire (UMP) d'Orléans, annonce la réalisation de la liaison tram-train pour «*l'an prochain*». En rappelant que le chantier est sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF, il précise que la 2e tranche du projet, soit l'aménagement de l'avenue de Paris avec la réalisation d'un immeuble de 14000m^2 qui pourrait accueillir un hôtel haut de gamme et des bureaux, est «*en cours de finalisation*».