La connexion au réseau TGV s'éloigne

Publication : mardi 19 avril 2016 08:51

La République du Centre, 18 avril 2016

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

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

Le TGV est passé par ici, repassera-t-il par là… après le 1er 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 du Ortoman la mise en place de la ligne grande vitesse Les Aubrais-TGV-Jouan-Blois-Les-Aubrais-Mantes-La-Vallée-Roissy d'autrefois en gare de Fleury le 5 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 peur de risque en engageant Blois et la communauté d'agglomération d'Orléans à combler le déficit d'exploitation s'il y en avait un. Or, la fréquentation était d'une vingtaine de voyageurs par jour, dès trois mois après le lancement. Le TGV-Jouan-Les-Lamagnes 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 600 000 euros.

Il faut attendre décembre 2007 pour revoir un TGV régulier se pointer 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, irrestissant un million d'euros par an pour chacune d'elle. La SNCF complète en déboursant 3 millions.

Le Brive-Lille bénéficie d'horaires un peu plus cools. Le TGV-Jouan-Les-Lamagnes 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 600 000 euros.

Il faut attendre décembre 2007 pour revoir un TGV régulier se pointer 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 porte-monnaie, irrestissant un million d'euros par an pour chacune d'elle. La SNCF complète en déboursant 3 millions.

Le Brive-Lille bénéficie d'horaires un peu plus cools. La ligne est ouverte tous les jours, un train part des Aubrais vers 10 heures, salle Roissy en 1 h 40 et Lille en 2 h 30. Dans le sens du retour, le TGV de 18 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 1er 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 10 ans, dit la SNCF. Le projet 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 50 et jusqu'à Lille en 2 h 30 avec les rails existants », assure Jean-Pierre Sueur. Si la SNCF en mentre la volonté.

L'ironie de la situation est que c'est au sud de Vendôme (Loir-et-Cher), à seulement 89 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 Elipsos. Le dessertte a été interrompue sans préavis le 11 décembre 2011. 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 Elipsos. Le train Talgo Paris-Madrid, renommé Francisco de Goya en 1992, bénéficie d'un arrêt à Blois dès le 24 septembre 2002 puis, à partir de décembre 2005, aux Aubrais, à Fleury.

Moins de touristes ibères

Pour la liaison Paris-Barcelone, le train appelé Jean Bleu retrouve l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse le 24 septembre 2006, 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 inffini. 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. Le CRT qualifie l'absence de l'aspect ferroviaire de la double desserte, a participé à une campagne « vivez en liberté en Europe - 30 nuits inoubliables 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 Bernard

Phoca PDF