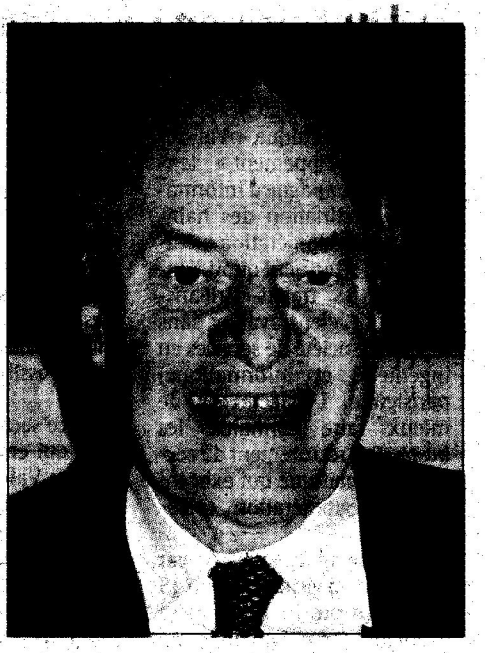
Entretien

Avec **Michel Boyon**, président de Réseau ferré de France

TGV Paris-Orléans-Toulouse : « Ce n'est pas la bonne solution »



Le patron de l'établissement gérant les voies ferrées françaises fait le point des grands projets ferroviaires en région Centre.

Avec le président de la région, Michel Sapin, vous posez symboliquement ce jeudi le premier poteau d'électrification de la ligne Tours-Vierzon. Que peut-on attendre de cette modernisation ?

Un raccourcissement des temps de trajet, une amélioration de la fiabilité et de la régularité des trains, une contribution au respect de l'environnement et au développement des territoires traversés. Nous franchissons une étape majeure dans l'achèvement de la modernisation de l'axe ferroviaire Nantes-Lyon. Deux tronçons manquent dans l'électrification de cette ligne : Tours-Vierzon, que nous lançons aujourd'hui, et qui sera terminé en mars 2008, et Bourges-Saincaise, qui fait l'objet de négociations entre l'État et la région.

Verra-t-on un jour des trains à grande vitesse entre Paris et Toulouse via Orléans et Limoges ?

Ce n'est pas la bonne solution. En 2016, nous achèverons la ligne TGV Paris-Bordeaux. Les habitants et les élus du Limousin ont fait le choix de se raccorder à cette ligne par une liaison à grande vitesse Poitiers-Limoges. Les habitants et les élus de Toulouse et de la région Midi-Pyrénées ont fait un choix similaire. Faire passer des trains à grande vitesse entre Paris, Orléans, Limoges et Toulouse nécessiterait une infrastructure d'un coût impressionnant — près de 10 milliards d'euros —, mais ne présenterait strictement aucun avantage en matière de temps de parcours par rapport aux réalisations envisagées Poitiers-Limoges et Bordeaux-Toulouse.

Problèmes techniques, surcoûts, désengagement de l'État… la réouverture aux voyageurs de la ligne Orléans-Chartres semble compromise. Où en est ce dossier ?

Les études préliminaires sont achevées. La région a accepté de financer la poursuite des études afin d'évaluer les prévisions de trafic. Le coût de la réouverture de cette ligne serait très élevé. Il est à mettre en rapport avec les avantages que l'on peut en espérer en termes de développement de trafic. À la lumière de ces études, il appartiendra aux responsables nationaux et régionaux de décider ce qu'il convient de faire.

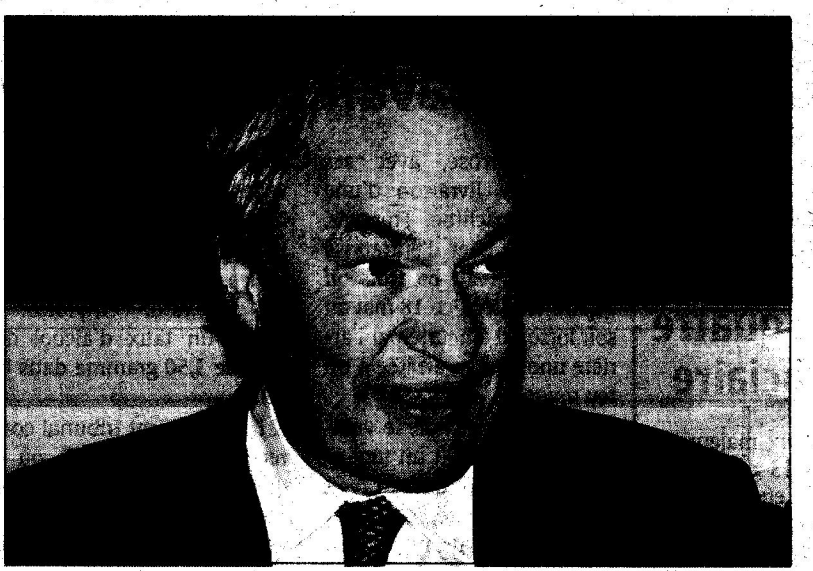
Voilà quelques années, la région Centre voulait mettre des trains de voyageurs entre Orléans et Montargis d'une part, Orléans et Pithiviers d'autre part. Cela est-il toujours d'actualité ?

Les études préliminaires concernant Orléans-Montargis sont en phase d'achèvement. Les résultats sont attendus pour la fin de l'année.

Peut-on envisager de faire circuler le tramway d'Orléans sur la voie ferrée actuelle entre Orléans, Saint-Jean-de-Braye, Chécy, et peut-être plus loin vers Châteauneuf-sur-Loire ?

Le « tram-train » devient une espèce de mythe qui peut fausser l'appréciation des choses. Lorsqu'on sort de l'agglomération, le système ferroviaire classique — le bon vieux train — peut être la bonne solution. Donnons-nous un peu de temps pour ne pas nous tromper. Et n'oublions pas que le gabarit du tramway n'est pas le même que celui des trains. Ainsi, dans une gare ferroviaire, le tramway s'arrêterait à 40 centimètres des quais…

Propos recueillis par Claude Gagnepain.



HIER À ORLÉANS. Michel Boyon : « Le "tram-train" devient une espèce de mythe. » (Photos : Claude Gagnepain)

« Orléans-Chartres : le coût serait très élevé

Gérer le réseau ferré

« Réseau ferré de France » (RFF) est un établissement public créé en 1997 pour assumer un certain nombre de missions jusqu'alors confiées à la SNCF.

Sous la présidence de Michel Boyon, cet établissement assure la gestion et le développement du réseau ferroviaire français, qu'il met à la disposition de la SNCF, et, depuis peu, à d'autres éventuels opérateurs.

RFF est actuellement engagé dans une vingtaine de projets d'infrastructures liés à la grande vitesse, pour un montant de 40 à 50 milliards d'euros.

Sa direction interrégionale Centre-Limousin est installée à Orléans.