Orléans sera-t-elle, avec Ajaccio, la seule capitale régionale qui ne sera pas reliée au réseau TGV ? J'ai déjà posé, à plusieurs reprises, cette question. Elle reste essentielle. Le fait d'être desservi par le TGV et d'être rattaché au réseau TGV constitue – ou constituerait – un atout fondamental pour la ville d'Orléans et pour son agglomération.
J'ai écrit combien ce fut, pour nous, une erreur que de faire passer le TGV Paris-Poitiers-Bordeaux par Vendôme plutôt que par Orléans. C'en fut une autre que d'abandonner le projet de train rapide pendulaire (le premier "POLT") qui devait relier Paris à Limoges et Toulouse via Orléans. Ce serait une troisième erreur que de ne pas obtenir, pour le futur (et, j'espère, pas trop futur...) TGV Paris-Clermont-Lyon, que soit retenu le tracé ouest, qui est le seul qui soit susceptible de desservir Orléans, - et tous les élus concernés doivent redoubler de vigilance et d'énergie à ce sujet.
Et cela d'autant plus que nous venons d'apprendre une mauvaise nouvelle. J'ai toujours dit que le fait d'être bien relié à Roissy était un impératif pour l'agglomération d'Orléans. Pourquoi ? Parce que Roissy c'est à la fois un aéroport international et le point de convergence de nombreux TGV. Une première liaison avait été mise en place, à mon initiative notamment, qui reliait Blois et Orléans à Roissy. Elle fut – hélas ! – abandonnée ensuite. Mais les régions prirent le relais. Et si un TGV Brive-Limoges-Les Aubrais-Roissy-Lille put être mis en place, sept jours puis quatre jours par semaine, ce fut grâce aux deux régions Centre-Val de Loire et Limousin, qui avaient compris l'importance de l'enjeu et avaient accepté d'apporter à ce projet des contributions financières non négligeables.
La SNCF vient de demander aux deux régions de multiplier pratiquement par deux leur contribution pour maintenir ce TGV, ce qui est exorbitant. Celles-ci ont refusé. Qui ne les comprendrait ? Il est clair que la SNCF ne peut se défausser ainsi sur les régions pour financer une liaison pourtant nécessaire, et pleinement justifiée.
Le vrai problème que pose cette liaison est connu depuis l'origine. C'est celui des horaires. Jamais, la SNCF n'a accepté de proposer les horaires qui seraient pertinents. Il est clair que s'il y avait deux liaisons assez tôt le matin entre Orléans et Roissy, et deux autres le soir, celles-ci rendraient de grands services car elles permettraient les correspondances avec les avions et les TGV. Le maintien du prolongement vers Lille serait aussi très appréciable, car il permet d'aller facilement à Londres et à Bruxelles. Cela correspondrait aux besoins, alors que la liaison existante – en milieu de journée – n'y répond que très imparfaitement.
Je voudrais croire que cette décision n'est pas irréversible. Ce qui supposerait que la SNCF réétudie la question des horaires, de la communication, et qu'elle accepte de prendre à sa charge la part de financement qui lui revient.
Il y a là, à mon sens, un motif de mobilisation pour les élus de notre agglomération, de notre département et de notre région qui vient s'ajouter à d'autres : le strict respect des engagements pris pour l'amélioration de la ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et le maintien d'une liaison Intercités de qualité pour la ligne Paris-Nevers.

Jean-Pierre Sueur

PS : Je ne puis que renvoyer au texte que j'ai publié le 16 février 2015 – "Orléans continuera-t-elle à rater les trains ? Tragi-comédie en 4 actes" –, qui reste hélas tout à fait d'actualité.

Phoca PDF