

RÉGIONS

Les exclus du TGV

Un entretien avec M. Jean-Pierre Sueur

Le maire d'Orléans défend le « tronc commun Paris-Vierzon »

Alors que nombre de Provençaux se mobilisent contre le TGV, les populations du Centre et du Limousin, qui le considèrent comme le train du progrès, le réclament à cor et à cri. Hormis une bretelle de raccordement Poitiers-Limoges - une ligne cul-de-sac - et la desserte de Tours et de Vendôme par le TGV Atlantique, le schéma national du train à grande vitesse ne prévoit pas l'« irrigation » des deux régions et en particulier le passage à Orléans. Dans les deux régions, on se mobilise. On plaide pour un tracé à part entière Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, et on exprime des réserves sur l'intérêt d'un TGV direct Paris-Nevers, qualifié ici de « TGV-Bérogovoy ». Une nouvelle réunion des élus est prévue pour la fin septembre à Châteauroux. Le maire socialiste d'Orléans, Jean-Pierre Sueur, exprime ici son point de vue.

ORLÉANS

de notre correspondant

« Le TGV est-il un bon outil d'aménagement pour les régions ? »

- Il n'y a pas d'automatisme. Un TGV peut traverser une région sans la desservir. Il peut être aussi un facteur considérable de développement. Mais, à mon sens, la question première ne doit pas être celle des tracés de TGV. Elle doit être celle de la politique d'aménagement du territoire. C'est à partir d'un choix d'aménagement du territoire que l'on doit déduire des tracés. Et non l'inverse.

- Quel est le meilleur tracé pour la région Centre ?

- C'est assurément ce que nous appelons le « Y renversé ». C'est-à-dire, un « tronc commun » Paris-Orléans-Vierzon, puis, à partir de Vierzon, un axe Bourges-Nevers-Clermont-Ferrand, et un autre axe Châteauroux-Limoges-Toulouse. Il y a une autre solution qui consiste à aller directement de Paris à Nevers et à desservir Limoges depuis Poitiers. Entre ces deux possibilités, il y a une très



profonde différence pour l'aménagement du territoire. La seconde solution aboutit au contournement d'un cinquième du territoire national. C'est la logique d'un déclin accéléré de zones importantes au bénéfice de quelques axes privilégiés. La première solution - que défendent les élus de la région Centre - dessert beaucoup mieux l'ensemble de cet espace, et les départements qui le composent. Elle est cohérente avec l'axe transversal Lyon-Nantes. Elle entraîne la création d'un nombre plus réduit de kilomètres de lignes nouvelles. Elle peut être mise en œuvre plus rapidement.

- Un tracé qui ignorerait Orléans ne signifierait-il pas justement le déclin de la capitale régionale ?

- Là aussi il n'y a pas d'automatisme. Mais ce ne serait souhaitable ni pour Orléans, ni pour le Loiret, ni pour le Cher, ni pour

l'Indre, ni pour la région Limousin, ni pour une bonne part de la région Midi-Pyrénées. J'ajoute qu'en toute hypothèse Orléans restera par le rail à moins d'une heure de Paris. Le fait que de nombreuses villes se trouvent désormais « à une heure de Paris » constitue à la fois un atout et un risque. Le risque, c'est celui de l'absorption de la grande couronne et de la négation de l'identité propre des régions périphériques de la région Ile-de-France. Il y a là, cette fois encore, un choix fondamental d'aménagement du territoire : la question est de savoir si l'avenir du Bassin parisien sera déterminé par une dynamique multipolaire ou par l'extension, à mon avis fort peu souhaitable, d'une logique de grande banlieue.

- Tant pour le schéma autoroutier que pour celui du TGV, on voit se multiplier les tracés « politiques ». Une intervention

présidentielle, par exemple, qui avait pour but de sauver la forêt d'Orléans (dans le cadre du projet d'autoroute Orléans-Courtenay), risque d'être remise en cause par une autre intervention (dans le cadre du projet de TGV Paris-Nevers). Dans ces conditions, l'aménagement du territoire est-il crédible ?

- Pourquoi voulez-vous qu'il y ait contradiction entre le choix fait pour l'autoroute et celui qui sera fait pour le TGV ? Les deux décisions peuvent, tout au contraire, être parfaitement cohérentes. Il serait incompréhensible d'avoir choisi le tracé nord de l'autoroute pour préserver la forêt d'Orléans et, dans le même temps, de construire une ligne TGV Paris-Nevers qui porterait tout autant atteinte à la forêt que ne l'eût fait l'autoroute. C'est un argument de poids pour le tracé Paris-Orléans-Bourges-Nevers, qui présente par ailleurs pour les villes et les départements traversés des avantages économiques incontestables par rapport à la construction d'une ligne Paris-Nevers entièrement nouvelle.

» Cet exemple montre que la véritable politique d'aménagement du territoire est à l'exact opposé de l'addition des choix sectoriels qui pourraient être en contradiction les uns avec les autres. La défense de l'environnement ne doit pas conduire à considérer que l'intervention de l'homme dans la nature est, par essence, une pollution. Elle doit au contraire conduire les citoyens à habiter de manière plus harmonieuse l'espace naturel, et ainsi à mieux le respecter. C'est pourquoi la réponse au défi écologique passe, bien sûr, par un grand ministère de l'environnement, mais, à mon sens, davantage encore par un ministère de l'aménagement du territoire puissant. »

Propos recueillis par
RÉGIS GUYOTAT