

Schéma directeur des TGV : Jean-Pierre Sueur réagit

Jean-Pierre Sueur, député-maire d'Orléans réagit à la suite de la publication du projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse (« La République du Centre » d'hier) :

La carte du projet de schéma directeur national des TGV qui vient d'être publiée par M. Michel Delebarre comporte des aspects positifs pour Orléans. C'est ainsi que l'itinéraire Paris-Orléans-Vierzon-Châteauroux-Limoges-Toulouse est clairement pris en compte. Certes, il reste en concurrence avec une autre hypothèse, selon laquelle la desserte de Limoges serait assurée par Poitiers. Mais puisque le schéma définitif ne sera adopté qu'à la fin de l'année, je suis persuadé que la mobilisation des élus qui, d'Orléans à Toulouse, sont intervenus ensemble il y a quelques jours auprès de M. Delebarre, s'amplifiera de manière à ce que le tracé Paris-Orléans-Limoges soit finalement retenu, ce qui permettra à notre ville d'être située sur un itinéraire structurant, desservant efficacement de nombreux départements du Centre, du Limousin et de la région Midi-Pyrénées, qui, sans cela, au lieu d'être irrigués et desservis par le TGV seraient simplement contournés par lui : la nuance est impor-

tante pour l'aménagement du territoire.

Autres points positifs : les quelques minutes qu'il est prévu, à terme, de gagner sur la liaison Orléans-Paris, qui se ferait en 53 minutes, et le rattachement, inscrit sur la carte d'Orléans à la future gare d'interconnexion des T.G.V. de Massy.

En revanche, il est un point qui me paraît moins positif pour notre région : c'est l'itinéraire envisagé pour la ligne Paris-Clermont-Ferrand. Il est en effet prévu de construire une ligne Paris-Nevers entièrement nouvelle. Or, l'itinéraire proposé par la région Centre, qui consiste à rejoindre Nevers en passant par Orléans et Vierzon, aboutit au même résultat pour la desserte de Nevers et de Clermont-Ferrand. Mais il a, en outre, l'avantage d'irriguer le Loiret et le Cher (ce que ne permet pas une liaison directe Paris-Nevers) et de maintenir l'agglomération d'Orléans dans son rôle de carrefour ferroviaire bien relié à Paris, à la région Limousin et à la région d'Auvergne. Mais, là encore, il ne s'agit que d'un projet.

Et il nous revient de faire valoir nos arguments au cours des mois qui viennent, avant la décision définitive de décembre.