



CONTRIBUTION COMMUNE AU DEBAT PUBLIC REGIONS CGT :

CENTRE – POITOU CHARENTES – LIMOUSIN –

MIDI PYRENEES – ILE DE FRANCE

Pour Ouvrir Le Territoire (P. O. L. T.)

Le débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse (L.G.V.) Poitiers/Limoges est lancé à grands renforts médiatiques. Vingt réunions ont été programmées. La CGT s'est inscrite dans ces débats avec l'ensemble de ses structures locales, départementales et régionales. Le seul dossier crédible ALTERNATIF qui aille, est le POLT (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse) avec du matériel TGV, pendulaire et l'amélioration progressive de l'infrastructure existante.

Il place les régions Limousin et Centre, en particulier, dans un temps de parcours pour Paris proche de celui qui passerait par Poitiers.

La région Midi-Pyrénées bénéficie de la continuité de l'axe avec Cahors et Toulouse.

Les améliorations apportées dès 2008, sur la ligne classique Poitiers/Limoges (infrastructures, temps de parcours réduit, projet de 9 aller-retour TER), renforceront à la fois l'aménagement des territoires intermédiaires et les échanges entre les deux villes.

L'irrigation produite, par la complémentarité entre les dessertes ferroviaires de type régional et celles nationales et européennes à Limoges (POLT) comme à Poitiers (TGV), sera optimisée au lieu d'être concurrentielle et sélective comme avec le projet de barreau de TGV. Cela favorisera l'ouverture vers le Massif Central également.

La première impression qui se dégage, accrédite l'idée du barreau comme un postulat, les populations n'auraient qu'à choisir un des 3 scénarios de raccordements proposés à la ligne Paris/Bordeaux actuelle, par ailleurs assez saturée de jour : Sud, Centre ou Nord de Poitiers.

Or pour la CGT le débat public a déjà eu lieu.

En effet, le POLT avait fait l'objet d'une concertation exemplaire de l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux des régions impliquées. Il a été plébiscité par les populations en raison de son intérêt vital pour les territoires traversés.

Il n'est pas utile qu'aujourd'hui des "experts" soient mandatés pour expliquer aux populations ce qu'elles doivent penser et ce qui est bien pour elles, en pensant qu'elles ne sont pas suffisamment adultes pour l'exprimer elles mêmes.

De plus, et contrairement à ce qu'on veut nous faire croire, la région Midi Pyrénées n'est pas qu'intéressée par le TGV Bordeaux/Toulouse (prolongement du T.G.V.A. (Train Grande Vitesse Atlantique), dont la réalisation n'est d'ailleurs pas pour demain !

Le POLT répond à un enjeu primordial : l'aménagement harmonieux et équilibré du territoire. Le POLT c'est : 3 millions de citoyens concernés, 6 régions et 32 départements impliqués, dont la Creuse, le Lot, l'Aveyron vers Midi Pyrénées et le prolongement vers l'Espagne.

Si ce projet voit le jour, c'est la saturation à brève échéance du flux voyageurs drainé d'un coté sur l'arc atlantique et de l'autre sur le canal rhodanien ; est-ce à dire que le Centre de la France est condamné à voir circuler des trains frets européens privés au détriment de sa population ?

La LGV ne répond donc pas aux besoins des populations des régions Limousin, Midi-Pyrénées, Centre et Poitou en matière de déplacements ni en terme d'aménagement du territoire.

Mais la LGV n'a pas plus de sens au niveau financier. Cette opération politico médiatique semble plus répondre à des intérêts particuliers qu'à l'intérêt général.

Le POLT lui était bouclé, finalisé et financé pour un coût réactualisé de 340 à 350 millions d'euros, soit cinq fois moins que la "futuroscopique" LGV !

La LGV avec ses 3 options, a fait l'objet d'une pré-étude par RFF, désigné, maître d'ouvrage. Cet établissement aussi sérieux soit-il, est endetté depuis sa création en 1997 (Lois Pons – Idrac sous Juppé !). Il est incapable d'assumer le financement. Sa "neutralité bienveillante" est-elle un gage de sérieux dans cette affaire ?

Ainsi, les données statistiques de fréquentation semblent contestables voire "abracadabrantiques", puisque à elles seules, les villes de Poitiers et Limoges, certes capitales régionales, ne recouvrent pas les mêmes besoins que l'axe Nord-Sud (POLT). De plus le taux de rentabilité escompté de 2,2 % à 3.3 %, est inférieur à celui du POLT, pourtant abandonné pour ce motif (3,5 %) !

A l'heure où on nous parle des déficits publics sans arrêt et de la nécessité de les réduire en ponctionnant plus que jamais les revenus les plus faibles, à qui fera-t-on croire que des puissances publiques veulent investir sur un projet plus cher, moins rentable et sans clé de répartition par rapport à un projet financé.

Comme aucun argument ne peut justifier ce projet, les porteurs de celui-ci tentent de dévier le débat en confondant 2 débats :

- 1° – La nécessité de développer les relations entre les 2 capitales régionales que sont Poitiers et Limoges,
- 2° - La nécessité de créer un axe permettant de désenclaver le centre de la France.

Il y a en effet nécessité de développer la liaison entre les 2 capitales régionales, mais cela ne passe pas par le TGV. Cela passe par la modernisation, sans suppression d'emplois, le plus rapidement possible, de la ligne Poitiers-Limoges pour mettre en 2008 les 2 villes à 1 H 30, permettant d'irriguer l'ensemble du territoire traversé.

Mais si l'on pousse le raisonnement, qui ferait que le développement de 2 capitales régionales passe par le TGV, alors il faut un grand plan de modernisation, revoir les schémas de transports, pour instituer cela entre toutes les capitales régionales.

En définitive, puisque ce projet ne répond ni aux souhaits des populations, ni à l'aménagement du territoire, qu'en plus il est plus cher et moins rentable que le POLT, le gouvernement s'honorerait de rétablir la continuité républicaine, qu'il a rompu en ne respectant pas la signature de contractualisation du POLT de novembre 2001.

Le temps presse, point besoin d'attendre 2015 ou 2020 pour répondre à cette exigence territoriale qui répond aux besoins sociaux et qui peut être satisfaite grâce au POLT dans les 2 ans.