



Ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges Analyse et position de la CGT-Force Ouvrière

6 décembre 2006

L'exigence de développement économique qui fonde la croissance et ce faisant les créations d'emplois, n'est pas dissociable des politiques d'aménagement du territoire. Si le libre échange mondialisé a ouvert de nouvelles perspectives commerciales, il est aussi à l'origine d'une vague de déréglementation dont, le Limousin et les collectivités périphériques payent très largement le prix.

Ainsi, l'intrusion régionale des délocalisations est d'autant plus éprouvante pour les populations, que le Limousin a été à l'écart de la phase active visant l'unification du marché national du fait d'un enclavement historique incompatible avec l'expansion des réseaux marchands.

Ce diagnostic qui met en évidence le renoncement de l'Etat à investir, notamment dans les infrastructures de transport, explique un retard économique important, alors que la région possède un potentiel industriel historique et un savoir faire professionnel reconnu.

La perspective d'une lente désertification d'une partie du territoire national, exclue pour des raisons de relief du développement économique a été largement prise en compte dans l'analyse de Force Ouvrière conduite le 17 novembre dernier sur le projet ferroviaire intitulé LGV Poitiers – Limoges.

Cette réunion à laquelle participait la Confédération, les secrétaires généraux des unions départementales de Haute Vienne et de la Vienne, le secrétaire général de F.O cheminot accompagné des responsables locaux de la fédération, a donné lieu après échanges, au constat suivant.

C'est avec intérêt que Force Ouvrière voit revenir depuis longtemps l'esquisse d'un projet qui relierait Poitiers - Limoges en mettant les deux préfectures à 55 minutes de temps.

Mais au-delà de l'enjeu immédiat, évident pour les conditions de vie des populations, la question se pose sur le moyen et long terme de la dynamique socio-économique qu'offrirait ce barreau.

En effet, à condition qu'il respecte l'intégrité territoriale, sa mise en service est programmée à échéance 15/20 ans, soit un laps de temps qui risque de prolonger l'atonie du Limousin et de son proche environnement.

Parallèlement, ne faut-il pas s'interroger sur la priorité concédée au TGV Paris – Bordeaux dont l'achèvement est prévu en 2011 ? Son raccordement avec Toulouse ne conduit-il pas à prendre en compte une probabilité d'ouverture vers l'Est de l'Espagne dans la logique de

Confédération Générale du Travail FORCE OUVRIERE

141, avenue du Maine - 75680 PARIS Cedex 14

Téléphone : 01 40 52 82 00 - Télécopie : 01 40 52 82 02

www.force-ouvriere.fr

CCP : PARIS 5889 99 X - SIRET : 784 578 247 00040 - Code NAF 912 Z

coordination du réseau ferroviaire européen ? Dans cette perspective, les aménagements nécessaires pourraient bénéficier de fonds communautaires, ce qui risque de compromettre l'existence du POLT.

Ici se greffe la question du financement des grandes infrastructures ferroviaires. Elle lève inévitablement l'endettement du réseau ferré de France et de l'agence et la réduction drastique des crédits affectés à l'AFIFT (agence de financement des infrastructures des transports de France). Rappelons l'écart financier qu'il y a entre le financement du POLT (340 millions d'€) et celui découlant du TGV (1 md d'€).

Force Ouvrière n'accepte ni le désengagement budgétaire de l'Etat ni la libéralisation du ferroviaire. Elle considère que le recours au PPP (partenariat public privé) de plus en plus sollicité par les décideurs publics, est un moyen de dessaisir tant l'Etat que les élus locaux de leurs prérogatives d'organisation et de fonctionnement du transport ferroviaire, dès lors ou la délégation de compétences du secteur privé concerne tant les investissements que la gestion des ouvrages d'intérêt général.

Dans ce cadre très contraint, elle craint que la construction de la LGV Poitiers – Limoges se fasse aux dépens des collectivités situées au dessus de la préfecture de Haute Vienne mais aussi au détriment du centre et d'une partie du Sud Ouest de la France.

Ne sera-t-on pas rendu, pour des raisons de coûts, à des décisions tendant à supprimer les dessertes de TER, voire à remettre en cause les trains directs sur Paris ? Qu'advient-il des liaisons assurées par les trains inter-régionaux ?

Pour Force Ouvrière, la compétitivité des territoires qui impulse la concurrence entre les régions est révélatrice d'un affaiblissement de la volonté de l'Etat, de doter les collectivités des infrastructures nécessaires au développement économique de toutes. Aussi, tout en comprenant l'opportunité que peut représenter la ligne Poitiers - Limoges, elle estime qu'il y a lieu de rechercher la mise en cohérence des projets tant ferroviaires qu'automotrices permettant de stimuler des dynamiques économiques transversales susceptibles de contribuer efficacement à l'attractivité des territoires concernés. Tous ont besoin d'infrastructures pour accueillir des investissements productifs seuls à même de promouvoir l'emploi qui demeure une priorité incontournable.