

CONTRIBUTION DES ELUS UMP DE LA HAUTE-VIENNE

LGV LIMOGES – POITIERS : Consensus Urgent !

L'économiste est sûr d'une chose en matière de transports : tout gain sur les temps de parcours est bon à prendre. Or depuis 20 ans la capitale régionale s'éloigne de Paris en temps de parcours comparativement à l'ensemble des capitales régionales. Et l'on connaît les trois retombées négatives d'une mauvaise accessibilité :

- Croissance des activités en dehors de la région pour les entreprises dont le siège est établi en LIMOUSIN
- Frein à l'implantation de nouvelles entreprises
- Difficultés de recrutement de cadres.

Aujourd'hui qu'est relancé le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Limoges- Poitiers, il est urgent que se dégage un consensus solide entre les collectivités territoriales concernées. Il ne faut plus qu'un ministre puisse venir déclarer : « je reviendrai lorsque vous serez tous d'accord ».

Et pourtant il existe encore au Conseil Régional des élus en retard d'un train. Ce sont les mêmes qui ont couvert la valse hésitation sur ce dossier de desserte de Limoges par TGV depuis 1986. A chaque fois que le dossier aurait pu avancer une main cachée lançait une nouvelle hypothèse tant sur le trajet que sur le matériel, donc sur les délais et les coûts.

Sans ré-écrire l'histoire, depuis 1990 on aura connu successivement le « Y renversé » proposé par la SNCF pour desservir et Clermont-Ferrand et Limoges, en même temps que le groupe RPR-UDF faisait voter un amendement laissant la porte ouverte à l'option Limoges – Poitiers. Puis c'est l'hypothèse d'un aménagement progressif de la ligne Nord-Sud avec le scénario du pendulaire et les 2 échecs successifs :

- Celui du Pendolino (fabriqué par Fiat) dont les essais ont eu lieu en 1997 avec promesse de gain de 30 minutes sur le parcours et une mise ne service en 2002.
- Celui du TGV pendulaire baptisé projet POLT, présenté en 1998 qui a connu un appel d'offres européen infructueux. Pour certains de ses partisans, ALSTOM aurait pu réaliser la pendularisation des rames.

A l'occasion du 4^{ème} CPER, le projet POLT apparaît en annexe en juin 2000 et sa mise en œuvre est promise pour 2004 avec une participation financière des régions. Après la signature de la convention en Février 2001 avec l'Etat, des retards sont annoncés en novembre 2001 avec mise en service à l'été 2005 sur la base de rames TGV Atlantique relookées ! Entre temps le prix des rames proposées par ALSTOM se trouvait être 2 fois supérieur aux

prévisions ! Sans reprendre une guerre de religion, l'aperçu historique qui précède atteste que le gouvernement Raffarin n'a pas pu enterrer le projet ! Il n'était pas encore au pouvoir à ces dates.

Dès le CIADT du 18/12/2003, deux décisions positives sont actées :

- Poursuite des travaux d'amélioration de la ligne actuelle Paris Limoges Brive Toulouse
- Inscription au schéma des TGV de la ligne Limoges-Poitiers.

Il est urgent aujourd'hui alors que l'enquête publique sur cette ligne à grande vitesse s'achève que l'ensemble des élus et des collectivités lui apportent un soutien fort. Si l'agglomération de Limoges, si le département de la Haute-Vienne et celui de la Corrèze ont adopté une position claire, l'attitude de la gauche majoritaire au Conseil Régional ne l'a pas été du tout.

Le président de région n'a pas pu imposer à sa majorité une attitude constructive ; il s'est laissé balloter par une partie de ses troupes arc-boutée dans une attitude politicienne de défense d'un projet mort né.

Le groupe UMP au Conseil Régional a proposé une motion claire, favorable à la LGV LIMOGES-POITIERS.

Elle a été rejetée ; or les socialistes auraient pu la voter ! Mais la collusion politique l'a emporté sur l'intérêt du Limousin. Seront-ils sanctionnés un jour prochain ? Aux électeurs de répondre enfin !

Le groupe UMP a clairement affiché son soutien à la ligne à grande vitesse Limoges Poitiers. Il a été également favorable à l'amélioration du réseau TER en Creuse avec l'électrification de la ligne Guéret Limoges.

Le groupe UMP aurait aussi aimé que le Président de Région- mais il n'est pas libre, apporte à l'instar de ses collègues socialistes du Conseil Général de la Haute-Vienne et de l'Agglomération de Limoges une contribution financière comme signal fort de l'attachement à la réalisation de cette ligne.

L'on ne pourra plus à la Région sortir l'excuse de la culpabilité des gouvernements de droite qui ne s'intéresseraient pas au Limousin : sur ce dossier majeur pour l'avenir du Limousin, la majorité régionale rouge-rose-verte a pris le risque grave de retarder encore davantage l'ancrage de notre Région dans le réseau des transports modernes. Saura-t-elle se reprendre ?

Afin que nul ne doute de l'engagement du Gouvernement et de sa majorité nous publions le courrier que Dominique PERBEN, Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, a fait parvenir à Alain MARSAUD, Député de la Haute-Vienne, le 15 Novembre, en réponse à ses interrogations :

« Je tiens à vous redire la position du gouvernement sur ce dossier.

Comme vous le savez, ce projet est actuellement soumis à l'initiative de Réseau Ferré de France auquel le gouvernement avait demandé de saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), à un débat public qui s'achèvera à la fin de cette année.

Aux termes de la loi, le maître d'ouvrage, en l'occurrence RFF, disposera de 3 mois, dès lors que le Président de la CNDP aura dressé le bilan du débat pour décider de la suite qu'il entend donner au projet.

Le gouvernement étant particulièrement attaché à ce projet, je tenais à vous indiquer que je demanderai au Président de RFF de raccourcir autant que possible ce délai et de s'organiser en ce sens.

Un mandat a d'ores et déjà été donné au préfet de région Limousin, dans le cadre de la négociation du contrat de projets Etat – Région 2007 – 2013, pour que le financement des études préliminaires d'APS et d'ADP soit contractualisé. A cet égard un montant de 22,5 Md'euros de part Etat soit 33% du coût de ces études a été proposé à la contractualisation alors même que la règle usuelle est une participation de l'Etat de 25%.

Je pense vous avoir ainsi convaincu que le gouvernement est totalement déterminé à faire avancer ce dossier essentiel pour l'accessibilité et le développement du Limousin, dans les meilleures conditions, notamment de délais, possibles.

Aujourd'hui, la place est au débat et il convient de ne pas anticiper sur les conclusions de la CNDP, sauf à vider le débat de tout son sens et à fragiliser le dossier sur le plan juridique. »

Nul ne doit donc douter de la position qui est celle des élus UMP de notre département, qui quelque soit la nature de leur mandat, soutiennent unanimement ce projet auquel il entendent collaborer pleinement.

Les Elus UMP de la Haute-Vienne