

Discours de François GERBAUD
Sénateur de l'Indre
Au cours du Débat Public du 13 novembre 2006
A Châteauroux

Limoges – Poitiers.....au mieux dans 20 ans pour un coût de 1,3 Milliard : perspective ou irréalité, quelles conséquences pour notre aménagement ferroviaire ? Questions qui sont au cœur de l'épisode castelroussin du débat public. Nous sommes tous concernés.

J'estime de ma responsabilité d'intervenir. Je le fais en tant que sénateur, élu local, usager du rail, défenseur convaincu du ferroviaire et acteur attentif et exigeant de l'aménagement du territoire dont la ligne historique POLT, a été, est et restera l'un des maillons essentiels et stratégiques de son équilibre géographique, économique et humain, cela tant au plan national qu'europpéen.

Je me dois cependant de préciser que je ne m'exprimerai pas ce soir au nom de RFF (Réseau Ferré de France) dont je suis l'administrateur depuis 1997, date à laquelle j'ai été au Sénat, le rapporteur de la loi qui a créé RFF. Mon propos sera donc personnel, quand bien même et je m'en réjouis, largement partagé par les acteurs politiques et économiques de notre département.

Il y a quelques semaines, Président de l'Association des Maires de l'Indre (247 communes) j'ai pris l'initiative d'évoquer les problèmes que pose la liaison ferroviaire Limoges – Poitiers et de ses conséquences devant les maires réunis. Avec Louis PINTON, Président du Conseil Général, nous leur avons demandé de nous faire connaître leur sentiment. Ils l'ont fait et je tiens à votre disposition les délibérations des conseils municipaux qui en témoignent.

Acteurs économiques et politiques toutes tendances confondues se rejoignent sur cette affirmation : Le projet de liaison, LGV, Limoges – Poitiers est inopportun, irréaliste et dangereux pour la modernisation de la ligne POLT, à laquelle, depuis plus d'un siècle, des régions entières doivent une partie de leur environnement économique.

Dangereux pour la modernisation de la ligne historique OUI, dans la mesure où de nouveaux investissements annoncés pour le projet Limoges – Poitiers, risquent de détourner ou en tout cas d'affaiblir les moyens financiers que nous estimons urgents et indispensables à la mise à niveau de la ligne POLT, plus particulièrement dans la continuité de sa rénovation, la partie Vierzon - Châteauroux - Limoges.

Pour bien comprendre notre position, notre appréhension, nos interrogations, il faut se souvenir, que brutalement surgi d'un acte gouvernemental le CIADT de fin 2003, le projet Limoges – Poitiers a fait irruption dans une situation ferroviaire tendue et perturbée par une double méprise : le renoncement du projet pendulaire et l'annonce sans précision du futur raccordement de Toulouse à Bordeaux.

Raisons techniques sûrement, économiques sans aucun doute, coût utopique de 7 à 10 milliards d'euros, le projet du pendulaire avec lequel la SNCF a dangereusement rêvé et engagé financièrement les régions, a été brutalement abandonné. Une décision qui a suscité déception, amertume, colère, polémique et inquiétude.

Inquiétude naturellement : comment en effet expliquer qu'une grande liaison ferroviaire qui, à terme, perd sa grande escale du Sud : Toulouse et qui se voit imposer, à partir de Limoges, une dérive vers l'Ouest, puisse continuer à mobiliser les priorités, les volontés, et les financements nécessaires à une modernisation active et permanente, exigeante condition du maintien de ses performances techniques.

Au moment où s'esquisse la possibilité du partenariat public – privé (ce qui n'est pas évident) la perte de confiance dans l'avenir d'un projet n'est pas de nature à séduire les financeurs.

S'il n'est pas fondé – mais qu'on le prouve – et c'est au gouvernement de le prouver, le doute est légitime.

Au delà des mots et des annonces, ce doute appelle une réponse, un projet, des objectifs, un calendrier. C'est toute la question que pose le Débat Public, c'est tout le sens de nos propositions, elles sont je le crois et le souhaite, en harmonie avec les propositions et suggestions des riverains de la ligne POLT. Elles constituent la plus réaliste des alternatives du présent à un projet d'un futur incertain.

Voici donc ce que nous pensons :

Je rappelle donc nos constats et nos craintes. OUI nous contestons l'opportunité de la LGV Limoges – Poitiers. Investir plus d'un Milliard 300.000 euros pour construire sur moins de 150 Km une liaison qui au mieux ne serait opérationnelle que dans 20 ou 25 ans, ce n'est sans doute pas la meilleure réponse aux attentes inquiètes du Limousin.

C'est vrai que nous redoutons qu'en cette période de contraction de la dépense publique, ce projet affaiblisse les possibilités de financement de ce que nous considérons comme la priorité des priorités : la Modernisation de la ligne POLT dans son parcours Vierzon – Limoges, investissement logique et complémentaire du grand chantier qui vient de s'achever entre Orléans et Vierzon.

C'est en effet par la rénovation, par la mise à la performance maximale de la ligne que pourront être acquis, gains de vitesse et gains de temps.

Nous en acceptons la perspective, annoncée il y a quelques jours par le Président de RFF, affirmant qu'en 2008 les trains rouleraient à 200 km à l'heure entre Châteauroux et Limoges.

Rénovation donc qui plaide logiquement pour la réalisation la plus rapide possible du barreau Sud et par l'interconnection l'ouverture de la ligne POLT sur le réseau TGV national et international.

Il va sans dire que les annonces ne suffisent pas. Il nous paraît urgent que soit connu l'état des études engagées, la nature et le calendrier de rénovation.

Dans cet inventaire, nous attendons beaucoup d'une totale transparence et nous attacherons le plus grand prix à l'étude que les régions Centre – Limousin et Midi-Pyrénées ont confié à Mr J.P CHEVEREAU expert ferroviaire. Sa mission est de déterminer la meilleure solution de desserte des territoires concernés par l'axe POLT, naturellement dans son actuelle configuration. Ce qui d'entrée de jeu élimine toutes autres hypothèses chimériques, fantaisistes et publicitaires.

Et pour conclure, les deux évidences :

La première : c'est que le moment est peut-être venu de penser d'abord à la rénovation et au gros entretien des lignes existantes, c'est ce qu'à révélé comme priorité l'audit qui a été réalisé sur les lieux par une équipe suisse indépendante, c'est dans le cadre de cette rénovation que d'une manière évidente se situe le POLT et ses demains.

La seconde : c'est qu'il ne faut pas oublier que la ligne POLT appartient au réseau de fret européen et que le maintien de ses performances techniques est une exigence européenne, ce qui est capital lorsque l'on sait l'importance à court terme de la reconquête du fret ferroviaire et fut l'objet d'un rapport que j'ai fait, à la demande du gouvernement, avec mon collègue Hubert HAENEL, et que nous avons appelé : « La nouvelle bataille du rail ».

Cette bataille, nous n'avons pas le droit de la perdre. Le débat d'aujourd'hui nous engage. Ce Débat Public aura une conclusion, en suivra une décision, elle sera un acte de gouvernement, comme l'a été le CIADT de 2003. C'est donc au gouvernement d'aujourd'hui et de demain qui portera la responsabilité des choix.