



## **Débats sur la LGV POCL : Retour à la réalité**

A l'heure où les collectivités sont invitées à organiser les débats sur la ligne à grande vitesse POCL (Paris – Orléans – Clermont – Lyon) qui doublera la ligne actuelle Paris – Lyon, nous ne pouvons que constater que ces débats n'en sont en réalité pas.

Bien sûr, le Front National soutient les projets de création de lignes à grande vitesse dès lors qu'elles permettent le désenclavement des Régions. Bien sûr, parmi les quatre tracés proposés, nous ne pouvons que préférer le tracé « sud-ouest » dans la mesure où le département de l'Indre pourrait ainsi bénéficier d'un raccordement de la ligne POLT (Paris – Orléans – Limoges – Toulouse) à la nouvelle ligne POCL. Ce rapprochement de deux grandes lignes permettrait ainsi d'améliorer la desserte, voire de la créer dans certains cas, entre Châteauroux et les grandes villes des Régions alentours et de placer la ville Préfecture de l'Indre à seulement un peu plus d'une heure de Paris. Nous ne contestons donc pas l'intérêt pour la Région Centre en général et pour l'Indre en particulier du tracé « sud-ouest » de POCL.

Pourtant, lorsque l'on remet les choses dans leur contexte, nous ne pouvons qu'émettre certaines réserves. En effet, la Région Centre dispose d'un réseau déjà existant à l'heure actuelle. Il convient, avant de lancer de grands débats sur des projets pharaoniques, de faire le bilan sur l'existant. Or, il s'avère que le réseau ferré de notre région est profondément malade.

Malade, à cause de l'Etat qui en créant RFF (Réseau Ferré de France) n'a fait qu'y transférer la dette abyssale de la SNCF. Le résultat visible est que les voies ferrées sont dans un état de dégradation avancée.

Malade également à cause de la convention qui lie la Région Centre à la SNCF notamment pour la gestion des TER (Trains Express Régionaux). Le Groupe Front National en Région Centre n'a de cesse de demander de revoir cette convention au travers de laquelle la SNCF se réfugie derrière la Région pour justifier son propre échec. Combien de trains annulés ? Combien de trains avec des retards supérieurs à 10 minutes ? Et combien de trains avec des retards compris entre 5 à 10 minutes ? Répondre à ces questions c'est déjà avouer l'inefficacité totale de la SNCF et de la Région Centre à assurer un service efficace aux usagers du train. Rappelons d'ailleurs qu'au travers de cette convention SNCF-Région c'est la SNCF elle-même qui dénombre et évalue ses propres retards et dysfonctionnements. Comment est-il possible que l'auditeur soit la même entité que le prestataire ? Tout ceci n'a aucun sens et la Région Centre, en tant que donneur d'ordres, manque à son devoir en ne faisant pas valoir son autorité.

Malade encore, quand on prend en considération le maillage ferroviaire en tant que tel et que l'on constate la maigre desserte des communes rurales. Là encore, l'exécutif de gauche du Conseil Régional de Centre, soumis au diktat d'Europe Ecologie n'a pas de cohérence dans son action. D'un côté on étouffe les automobilistes par le maintien des taux maximums sur la TIPP et de l'autre il

n'existe aucune alternative à l'utilisation de la voiture dès lors que l'on n'habite pas dans une commune suffisamment importante en nombre d'habitants pour être desservie par le train.

Malade enfin, avec la mise en place du cadencement imposé par la SNCF à partir du 11 décembre 2011. La communication de la SNCF présente le cadencement comme une amélioration du service. Malheureusement la réalité est tout autre puisque ce cadencement s'accompagnera de la suppression de nombreux trains aux heures de pointe. D'ailleurs, cette mesure rencontre légitimement la colère des usagers qui ont bien compris qu'ils perdront plus qu'ils ne gagneront. Colère également rencontrée du côté des cheminots eux-mêmes qui s'étaient mis plusieurs jours en grève suite à l'annonce par la direction de la SNCF de la mise en place du cadencement.

Nous disons simplement qu'avant d'engager la construction de nouvelles lignes, si légitimes soient-elles, il convient d'assurer l'entretien, l'efficacité et l'amélioration du réseau existant.

Le second point de notre réserve concernant la ligne LGV POCL, c'est qu'il s'agit là d'un projet non clairement budgété et qui est de toute façon, à l'heure actuelle, tout simplement non finançable.

Sans qu'il existe de réelle estimation précise du coût de la construction de cette ligne, la SNCF avance prudemment une fourchette de 13 à 15 milliards d'Euros (ce qui équivaut au déficit de la Sécurité Sociale) dont 500 millions d'Euros seraient à la charge de la Région Centre (c'est-à-dire la moitié de son budget annuel). Dans un contexte de désengagement de l'Etat qui, non seulement refuse de prendre à sa charge le coût de la construction de POCL, mais gèle également les dotations accordées aux collectivités locales, il ne paraît pas raisonnable de débattre d'un projet qui ne peut voir le jour faute de financement.

En effet, l'Etat demande clairement à la Région Centre de contribuer au coût de la construction de POCL à hauteur de 500 millions d'euros mais dans le même temps diminue considérablement les recettes régionales. Un engagement de la part de la Région Centre sur ce projet équivaudrait au final à une baisse sensible du budget qu'elle pourrait accorder à ses autres domaines de compétences. Or, dans un contexte de crise économique, financière et monétaire il est du devoir de la Région Centre de se focaliser sur des aides directes aux habitants de notre territoire.

Compte tenu du gel des dotations de l'Etat et afin de financer sa politique, le Conseil Régional du Centre a préféré une nouvelle fois s'attaquer aux automobilistes en prévenant une augmentation du coût des cartes grises et en maintenant les taux maximums de TIPP. Pourtant, ces augmentations qui sont par ailleurs condamnables ne suffiront jamais à financer les 500 millions d'Euros demandés par l'Etat au titre de POCL.

Il ressort donc clairement que si nous ne contestons pas la légitimité de POCL et de l'intérêt d'un raccordement à POLT, ce projet demeure non finançable. Il ne sert donc à rien de faire rêver en parlant d'un Châteauroux-Paris en 1 heure quand on sait que ce projet ne verra vraisemblablement pas le jour à un horizon raisonnable. Le rôle des collectivités n'est pas de vendre du rêve mais bien d'améliorer et de faciliter la vie de nos concitoyens.

Matthieu COLOMBIER  
Conseiller Régional  
Secrétaire Départemental du Front National de l'Indre