ARRIVÉE
CNDP
0 2 NOV. 2006
N°

VŒU PRESENTE PAR LA MAJORITE REGIONALE
POUR UNE STRATEGIE FERROVIAIRE REGIONALE GLOBALE ET AMBITIEUSE
RAPPORTE PAR MADAME DUFOUR AU NOM DE LA 1ERE COMMISSION

A l'heure où le débat public concernant le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges bat son plein, il est de la responsabilité du Conseil Régional du Limousin de faire connaître sa position sur un enjeu capital pour l'avenir de la région.

Cette position est l'expression d'une stratégie régionale de desserte ferroviaire, à la fois globale et ambitieuse pour le Limousin, qui repose sur 3 principes : la solidarité territoriale, la prise en compte du développement durable, le respect des engagements pris, et sur 3 objectifs : l'urgence de l'accès à la grande vitesse et au réseau à grande vitesse, l'attractivité , l'ouverture sur les autres régions et sur l'Europe.

Elle tient en 3 adjectifs : équitable, équilibrée et exigeante.

En réalité, nous disons « oui » à une stratégie ferroviaire qui, pour la Région, se décline selon 3 mots : Equité, Equilibre, Exigence.

- **Equité** : le Conseil Régional du Limousin a une responsabilité particulière en termes d'aménagement solidaire de toutes les composantes de son territoire. Il a le devoir impératif de n'en exclure aucune, notamment la Creuse ;

- **Equilibre** : si le Limousin doit s'ouvrir sur la façade atlantique, il n'oublie pas que sa liaison avec Paris et avec le « Grand Sud Ouest » passe aussi par le renforcement de l'axe P.O.L.T. ;

- **Exigence** : le Limousin exige la grande vitesse. Il exige le TGV bien avant 15 ans, en se connectant dans un premier temps au réseau européen à grande vitesse.

C'est pourquoi le Conseil Régional du Limousin estime, à propos du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges que :

- si aujourd'hui l'Etat considère que l'accès à la grande vitesse ferroviaire passe par un barreau TGV entre Poitiers et Limoges, c'est sa responsabilité et nous en prenons acte sous certaines conditions et en particulier que le projet présente les garanties suivantes :

- que la L.G.V. soit inscrite par l'Etat au schéma national des lignes à grande vitesse.

- que ce projet, qui est un projet de L.G.V. à voie unique, fasse l'objet d'un engagement financier fort de la part de l'Etat. Si la question du financement ne doit pas constituer en soi un obstacle, les collectivités, au premier rang desquelles la Région, sont fondées à s'interroger sur ce sujet dès lors que l'on sait qu'elles seront mises à contribution ;

- qu'il fasse l'objet d'un échéancier précis de réalisation.

Le projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges permettrait incontestablement de renforcer la coopération entre les deux agglomérations principales du Centre-Ouest et d'accéder à Paris depuis Limoges en 2 heures et depuis Brive en 3 heures. En cela, il est porteur de développement futur pour le Limousin même si c'est une « réponse partielle » à ses besoins.

En effet, il ne répond pas à la totalité de nos exigences en termes d'aménagement équilibré, harmonieux et solidaire, donc durable, de l'ensemble du territoire régional, dans un cadre interrégional.

Si le barreau est réalisé, il doit s'inscrire en conséquence dans une politique ferroviaire cohérente et plus globale, dont il peut être un des éléments :

➢ cohérence de la politique ferroviaire dans le temps : des améliorations doivent être très rapidement trouvées sur « l'axe historique » Nord-Sud, notamment au plan du matériel et des technologies utilisés sur cet axe ; la mise en service d'une rame TGV Brive-Limoges-Lille est également techniquement possible à brève échéance ;

➢ cohérence de la politique ferroviaire dans l'espace : la desserte TER, ainsi que son périmètre conventionné, doivent être intégrés à la réflexion sur la couverture territoriale, en l'adaptant notamment par l'amélioration des rabattements vers le réseau grandes lignes et le développement de l'intermodalité.

Cette politique ferroviaire, cette stratégie régionale n'opposent pas LGV Poitiers-Limoges et P.O.L.T. : ils ne sont pas contradictoires mais complémentaires car le barreau constitue une « solution partielle » à une problématique plus vaste présentant notamment une dimension transversale Ouest-Est, de Bordeaux à Lyon, de l'Atlantique aux Alpes et, au-delà, vers l'Europe Centrale.

ADOPTE A LA MAJORITE ABSOLUE