



Limoges, le 2 mars 2013

Lettre ouverte de Jean Paul Denanot,
Président de la Région Limousin,
sur les problématiques de la grande vitesse ferroviaire en Limousin.

Les avancées récentes du dossier technique du barreau Limoges Poitiers, comme les travaux de la mission d'évaluation des projets inscrits au SNIT et présidé par Philippe DURON, ont contribué à relancer le débat sur l'aménagement ferroviaire du Grand Centre Ouest et plus généralement, sur le déploiement des grandes infrastructures.

Ce débat est normal et il faut qu'il se tienne.

Une initiative déplacée et provocatrice du Directeur Général des Infrastructures et de la Mer a relégué ce nécessaire débat vers un registre beaucoup moins constructif. Il conduit notamment à opposer sans raisons les projets les uns aux autres, et risque d'organiser une compétition stérile entre les territoires et entre les collectivités qui les servent.

Le débat est aujourd'hui vif, mais il n'est pas toujours nourri par des arguments solides et impartiaux. C'est pourquoi, je souhaite aujourd'hui, fortement, rétablir quelques vérités, en particulier sur l'évidente complémentarité entre la ligne POLT et le barreau LGV, mais également rappeler l'impératif pour le Limousin de réaliser le barreau à grande vitesse entre Limoges et Poitiers.

Tout d'abord, rappelons que ce projet de raccordement du Limousin à la grande vitesse est une idée ancienne, et que les premiers débats ont presque trente ans ! En 30 ans, beaucoup d'hypothèses ont été étudiées, beaucoup d'études ont été menées, beaucoup d'expertises de toutes sortes, techniques, financières, juridiques même, beaucoup d'études enfin, pour que près de 30 ans après, le Limousin se trouve dans la même situation d'enclavement et d'isolement. Voire, situation dégradée si l'on se remémore le Capitole.

De CIADT en CIADT, d'ordres en contre ordres, en 2007, une décision a enfin été prise : il a été convenu de relier le Limousin au réseau européen à grande vitesse via Poitiers, dans la logique du choix de raccorder la métropole toulousaine au réseau Sud Europe Atlantique, via Bordeaux. Ce choix, tranché par le débat public et validé par la commission du débat public, a été fait en connaissance de cause, sur la base de toutes les hypothèses qui sont aujourd'hui reproposées à la concertation. Le Limousin ne peut pas se permettre de recommencer un débat dont les décisions sont connues, aucune alternative crédible ne pouvant aujourd'hui être avancée.

En effet, comme cela a toujours été dit et défendu par la Région Limousin, opposer POLT et LGV n'a pas de sens, tout simplement parce que les deux lignes sont indispensables.

La LGV est à l'évidence un outil de développement économique puissant, qui concerne le Limousin, le Lot et l'Aveyron, la Dordogne et aussi une partie du Cantal.

Cette infrastructure, partout où elle a été installée, a favorisé le développement des entreprises, le rayonnement des universités ; la LGV a conforté les réseaux de villes assez dynamiques, comme celui qui se met en place dans le Grand Centre Ouest. Ce développement se fait au bénéfice de tous ! La LGV est un moteur du développement économique et de la création d'emplois.

La ligne POLT, quant à elle, est un outil indispensable d'aménagement du territoire. Le POLT assure la desserte fine d'un vaste territoire abritant plus de 2,5 millions d'habitants, et permet un maillage du nord au sud d'une trentaine de bassins de vie. Elle permet notamment de relier Paris en 2h30, à partir de la gare de La Souterraine.

La vision comptable et étroite qui amènerait à considérer le POLT uniquement comme un potentiel de passagers à capter demain pour le barreau Limoges-Poitiers et après-demain pour la ligne POCL, cette vision à courte vue est un déni complet de réalité économique et sociale de cette vaste partie du territoire national. De plus, elle ne tient pas compte d'un report modal incontournable de la route sur le rail.

Le POLT est une ligne à part entière qui a ses propres fonctionnalités et qui ne manque pas d'avenir. Il suffit, pour s'en convaincre, de constater les importants travaux qui ont été menés et les investissements qui sont projetés, notamment en matériel roulant. Je souhaite ici rappeler mon implication personnelle pour le renouvellement de ce matériel.

En tant que Président de Région, j'ai toujours veillé à ce que nos décisions et nos politiques défendent et contribuent à un développement harmonieux et équilibré de tous les territoires de la Région Limousin et de son voisinage. La Région, je le crois, l'a prouvé en finançant fortement la RCEA, en acceptant de cofinancer un plan rail ambitieux pour une meilleure performance des TER, en cofinçant le déploiement du haut débit, en contractualisant avec l'ensemble des territoires pour leur permettre de mener à bien leurs projets ! En tant qu'élu de la République, solidaire et constructif, je ne peux pas opposer un territoire à un autre territoire, ni me résoudre à opposer des habitants les uns aux autres et refuser à qui que ce soit le droit à se développer dans le respect de tous.

C'est dans cet esprit que la contribution de la Région Limousin au débat public du POCL rappelle explicitement les complémentarités en matière ferroviaire, avec notamment l'idée d'une transversale soutenue par ALTRO qui relierait l'Atlantique à l'Europe centrale sans passer par Paris.

Je souhaite enfin rappeler qu'en matière d'aménagement du territoire, il y a les grands axes (routiers, ferroviaires ...) comme la LGV ou la ligne POLT, et qu'ils doivent être complétés par une desserte plus fine : pour le ferroviaire, c'est le TER, et la Région ne ménage pas ses efforts pour le développer.

Soyez sûrs que je mettrai toute mon énergie à la réalisation de ces objectifs, cohérents pour l'aménagement du territoire, et dans l'intérêt de tous les citoyens.

Le Président de la Région Limousin

A blue ink signature, appearing to be 'JP Denanot', written in a cursive style.

Jean Paul Denanot