

Réunies samedi en gare de Limoges pour faire le point sur les recours déposés contre la DUP du barreau LGV Limoges-Poitiers publiée le 11 janvier dernier, les parties prenantes des assises citoyennes du ferroviaire ont dénoncé des choix politiques, contre nature pour l'environnement et les intérêts du territoire, et martelé la nécessité du combat pour le POLT, dans le contexte de la réforme territoriale.

# Zoom



**Le collectif organisateur des assises citoyennes du ferroviaire de janvier 2014, samedi en gare des Bénédictins : Yvan Tricart (association Barrage du Palais-sur-Vienne), Marcel Bayle (CRI), Christian Audouin (conseiller régional Limousin Terre de Gauche), Robert Rolland, André Thépin (collectif non à la LGV, oui au POLT) et Frédéric Tronche (CGT cheminots).**

## Dégager au plus vite la voie du POLT

Par Isabelle Haderer

**A**boulets rouges. Plus d'une centaine de communes, communautés de communes et associations ont déjà saisi la justice, plus précisément le conseil d'Etat, pour demander l'annulation du décret signé par le Premier ministre. Rarement une Déclaration d'Utilité Publique aura été attaquée par autant de collectivités territoriales et d'associations de citoyens. De nombreux recours sont, depuis le 13 mars, pendents devant le conseil d'Etat, consolidés par autant de recours gracieux – dont celui porté par le collectif «Oui au POLT non à la LGV» autour de neuf points litigieux, l'épineuse question de la rentabilité en point focal.

Instances élues, fédérations, associations, collectifs... La coordination des riverains et impactés (CRI), Limousin nature environnement, l'association Barrage du Palais-sur-Vienne, Le Palais autrement, Vigilance Peyrilhac, mais aussi la Fédération Poitou-Charente Nature, Charente Nature, le collectif poitevin Non LGV, etc. et de

nombreuses collectivités territoriales, notamment d'Indre et l'intégralité des maires de Creuse, ont suivi la voie ouverte par la FNAUT (fédération nationale des usagers des transports) première requérante, chacun en fonction de ses statuts et objets.

Le conseil général de la Vienne fait également partie des requérants au contentieux, autour de la question des expropriations. «Intéressant» pour Marcel Bayle, coordonnateur juridique de la CRI, «quand l'article 1 de la DUP évoque des «travaux urgents» et l'article 2 des «expropriations sur quinze ans». Les commissaires enquêteurs de l'enquête publique ont prêché dans le désert. Dans la Vienne, les expropriations ne se feront pas comme ça !». Un certain nombre de communes dont Bellac vont également se rajouter en soutien.

### MORT-NÉ

Impactant dès à présent les citoyens vivant sur le tracé, qui en payent déjà les conséquences en terme d'incertitude pour l'avenir et d'équilibre de la famille, ce projet «mort-né» pour Christian Audouin, conseiller régional Limou-

sin Terre de Gauche «met en péril l'irrigation et donc l'avenir social, économique et industriel du territoire, car l'avenir du POLT y est en partie lié».

### «TOUT VA CHANGER»

«La LGV qui de toute façon, n'est pas financée, est structurellement déficitaire sur le long terme indique l' élu. Les ministères de l'Environnement et des Transport ont confirmé que pour réduire le taux de déficit d'exploitation, il faudrait ramener le nombre de circulations de 11 à 4 sur la ligne POLT. Le dossier LGV sert d'argument politique pour justifier l'insuffisance de financement des infrastructures et moyens de transport du service public, sur la ligne historique. Et plus le temps passe, et plus les conséquences s'aggravent sur la qualité, la sécurité du transport, les conditions de travail des cheminots qui sont face à une réforme essentiellement porteuse de réduction des investissements et du nombre de personnels». Le tout sur fond de disparition de l'institution régionale. «C'est Bordeaux qui décidera en fonction des conditions et contraintes du budget de la nou-

velle région. Tout ce qu'on nous raconte ici à Limoges ne vaut rien, car tout va changer». Raison pour laquelle le combat pour une véritable modernisation du POLT, l'installation de nouveau matériel roulant, le travail sur les infrastructures pour réduire le temps de circulation, et mettre Limoges à 2h30 de Paris, est plus important que jamais martèlent les participants «parce qu'il correspond tout simplement aux exigences des usagers, de la desserte des régions traversées, et parce qu'on voit de plus en plus, que c'est la seule solution pour, ferroviairement parlant, assurer les liaisons indispensables au Limousin».

Pourtant, 40 millions d'euros viennent se rajouter cette année aux 30 millions déjà dépensés pour les études de la LGV. Question de choix ajoutent-ils et «gabegie, pour rien !, alors que ce projet de LGV est devenu un handicap absolu sur le plan environnemental, des riverains et pour les finances des collectivités locales» déplore Yvan Tricart, de l'association Barrage du Palais-sur-Vienne.

Frédéric Tronche, pour le secteur CGT cheminots, s'interroge lui aussi sur la pertinence des déci-

sions politiques prises par l'exécutif «encore plus catastrophiques en Limousin qu'ailleurs du point de vue des conséquences».

### TROISIÈME CLASSE

«Aujourd'hui, c'est tous l'est de la région qui n'est plus irrigué par le réseau capillaire ferroviaire. On nous organise un désert, tandis que la loi Macron débarque en invitant les «sans-dents» à se déplacer en cars. En gros, on est en train de nous dire que la LGV n'est qu'un soin palliatif dans une région que les politiques publiques amènent à une mort naturelle. Au-delà de la question du ferroviaire, c'est celle de l'avenir industriel du Limousin qui se pose dans ces circonstances».

Un hommage a été rendu en début de réunion à l'implication du syndicaliste CGT Lilian Mazière, récemment disparu, dans la défense de son métier de cheminot et notamment pour la tenue des assises citoyennes du ferroviaire, en janvier 2014. «Le combat continue». Et de l'avis général, l'heure de la mobilisation citoyenne a maintenant sonné.