

Les décideurs dans le débat public

Ils étaient plusieurs centaines hier soir devant les grilles du Conseil régional à Limoges pour, une fois de plus, dire non au barreau LGV Poitiers-Limoges. Ces dernières semaines, les choses se sont considérablement précipitées. Plusieurs raisons peuvent expliquer que le pied des décideurs pressent si fortement l'accélérateur. D'abord parce que l'on évolue dans le cadre d'une procédure «accélérée» qui resserre le calendrier. Ensuite parce que les oppositions se fédèrent, s'organisent, se développent depuis que le public s'est aperçu d'une certaine supercherie. «Il y a eu concerta-

La responsabilité des élus, chargés de prendre en compte l'intérêt général, ne pouvait pas reposer sur le (tout ou rien).

Hier, les opposants à la LGV étaient nombreux devant le conseil régional pour marteler leur refus soit au principe, soit au tracé, tandis qu'au même moment, mais dans un autre lieu, les responsables de RFF affinaient leurs cartes.



Ils étaient près de deux cents hier devant l'Hôtel de Région pour dire non à la LGV Poitiers-Limoges. (Photo Laurent Lagarde)

tion, il ne faut pas le nier. Mais on nous a menti puisque depuis le début on nous a parlé d'un tracé qui suivrait depuis Poitiers et jusqu'au Dorat la ligne actuelle du TER. Et subitement, on nous propose un axe complé-

tement différent qui va détruire les paysages, démanteler les exploitations, défigurer certaines communes dont Busières-Poitevine, Bellac, Blond et Vaulry», constatent

les opposants. Mais en faisant le siège de la Région, les manifestants ne se sont-ils pas trompés de cible dans la mesure où c'est la droite qui a cassé le projet POLT, allant

jusqu'à renier la parole de l'État puisque le ministre Gayssot avait signé toutes les conventions pour sa réalisation. Jean-Paul Denanot l'a rappelé en recevant la délégation

des contestataires, entouré de Christian Audouin et André Pamboutzoglou, conseillers régionaux. Comme il a souligné que la responsabilité des élus, chargés de prendre en compte l'intérêt général, ne pouvait pas reposer sur le «tout ou rien».

Les partisans de la ligne historique continuent d'affirmer que l'amélioration de celle-ci permettrait de gagner du temps tout en dépensant moins. Mais les élus ont délibéré sur la base du plus grand dénominateur commun et le barreau n'a pas été présenté contre la ligne POLT, mais plutôt comme un axe supplémentaire reliant Limoges à l'Europe, proposant alors un outil de développement économique.

Depuis l'élection de Brice Hortefeux au parlement européen, une nouvelle piste de travail apparaît au grand jour. En refusant de siéger et en invoquant son intérêt pour l'Auvergne, le ministre semble annoncer sa candida-

REPERES

Lorsque le conseil régional a accepté l'idée du barreau LGV Poitiers-Limoges, il a décidé l'amélioration de la ligne transversale Limoges-Guéré et a confirmé son intérêt pour préserver l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Parallèlement, la Région Limousin a rendu plus performantes les lignes TER, tant sur l'infrastructure qu'en investissant sur de nouvelles locomotives.

2003

C'est la date du conseil interministériel d'aménagement du territoire convoqué par Jean-Pierre Raffarin, qui a mis fin au projet POLT signé par Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports sous le gouvernement précédent.

ture à la tête d'une liste UMP pour les prochaines régionales, dans moins de dix mois. On sait que son cheval de bataille sera de proposer le Y inversé à partir de Vierzon, permettant un délestage de la région Rhône-Alpes. Le Limousin, ayant laissé ses deux fers au feu puisqu'il prône aussi pour l'aménagement de la ligne historique, jouerait alors «gagnant-gagnant».

Le président Denanot n'aurait pas caché la méfiance de la Région envers un gouvernement qui l'a trahi sur la question ferroviaire. Sa majorité a donc choisi l'assurance tout risque à l'heure où la droite lui a imposé un barreau qu'elle n'a jamais choisi.

Les manifestants ont préféré renvoyer dos à dos l'ensemble de la classe politique qui a voté à l'unanimité pour la LGV. Ils seront cependant repartis avec l'assurance que les questions environnementales seront particulièrement étudiées.

Désormais, sur le plan politique la question est de savoir si le mécontentement ne va pas devenir un allibi pour la droite pour rejeter un projet qu'elle semble incapable de financer ■

THIERRY SPRIET

TÉMOIGNAGES

Croyez-vous réellement que le projet LGV peut encore évoluer ?



MARTINE LAPLANTE,
PRÉSIDENTE DES AMIS DE LA
TERRE DU LIMOUSIN

On doit travailler sur la ligne POLT.

On nous accuse de partialité. On nous dit que nous sommes revenus au temps du train à vapeur ! Mais les seules réunions publiques autour des derniers tracés ont été celles des

collectifs de défense. Les responsables des études ont défini des zones prioritaires sans connaître la nature du sous-sol. Aujourd'hui, ils découvrent qu'il y a d'anciennes mines sur le secteur de Vaulry, dans les Monts de Blond. Sous ces mines, il y a des galeries et autour des zones de dépôt. Nous ne sommes pas contre la grande vitesse, mais nous voulons que la ligne historique soit de nouveau étudiée pour l'améliorer.



HERVÉ DI MEO,
MEMBRE DE L'ASSOCIATION
AIR DE NOS CAMPAGNES
BONNAC-LA-CÔTE (87)

Je suis d'un naturel optimiste.

Avec un minimum d'argent on pourrait satisfaire un maximum de monde. Il est inutile de dépenser autant d'argent pour un axe unique

et sans possibilité d'y mettre du fret. La rénovation de la ligne POLT pour 500 millions d'euros, ça me va bien d'autant plus qu'on a déjà dépensé pour ses études et qu'on est en période de crise. Alors je manifeste devant le Conseil régional pour qu'ils nous rejoignent sur cette hypothèse de travail, d'autant plus que gagner un quart d'heure avec la LGV, ça n'amènera pas plus d'entreprises. Je m'interroge aussi sur l'approche écologique.