

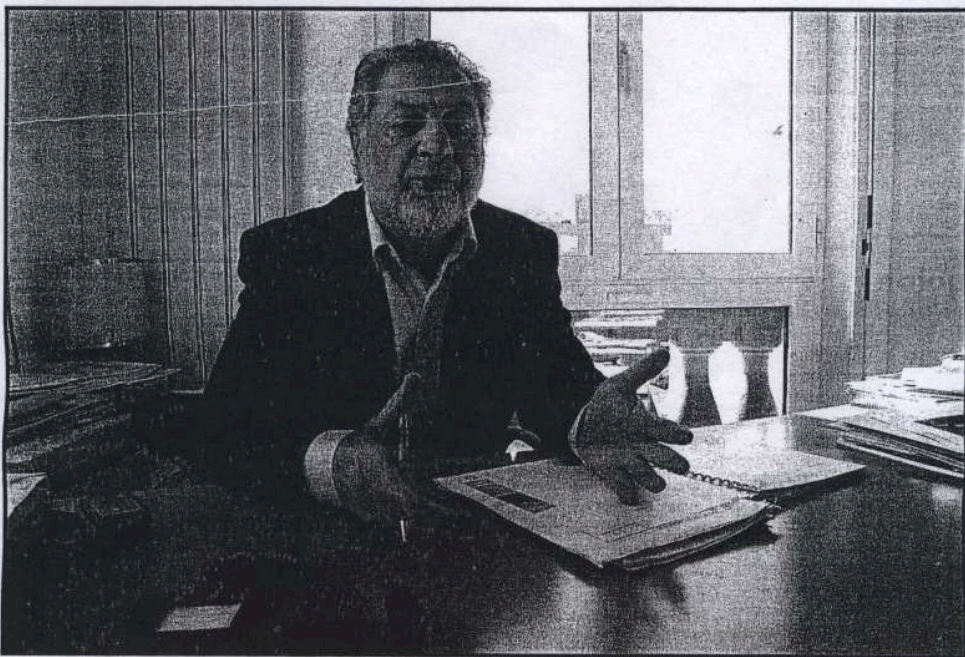
Le financement n'a jamais été abordé

Après avoir stagné pendant deux longues années, le projet de barreau LGV Poitiers-Limoges est aujourd'hui vivement critiqué. Entre les défenseurs d'un territoire qui serait coupé en deux par cet axe et les partisans de la ligne historique qui dénoncent le gâchis financier et l'inutilité d'un nouveau tracé, les élus de tout bord doivent aujourd'hui justifier leur engagement. Pour la droite, c'est sans équivoque puisque l'évocation du barreau a été

L'État n'ayant pas d'argent, le financement pourrait être abondé par l'utilisateur au travers d'un prix élevé du billet, ce qui est contradictoire avec la volonté de désenclaver le territoire.

relancée par Bernadette Chirac (alors que l'idée était proposée dans les années 90 par Alain Rodet) pour des raisons politiques lorsqu'elle était en difficulté dans sa campagne cantonale. La droite, UMP en tête est donc

Si techniquement les travaux du barreau LGV (Ligne Grande Vitesse) reliant Poitiers à Limoges peuvent commencer en 2011, on sait peu de choses sur son financement. Et pour cause, il n'en a jamais été question.



André Pamboutzoglou demande que la promesse de l'État soit tenue et que la ligne POLT soit améliorée rapidement. (Photo Christelle Rama)

pour la LGV comme elle a toujours été contre le POLT. A gauche, même si la plupart des élus ont dit «chiche» à cette proposition, le discours est beaucoup plus nuancé d'autant plus que la question du financement n'a jamais

été réellement abordée. «La ligne n'est pas retenue dans le Grenelle de l'Environnement à l'horizon 2020. C'est un comble quand on nous annonce que les travaux pourraient débuter en 2013», explique André Pamboutzoglou, vice-président des Transports au Conseil régional du Limousin. Il précise: «La seule explication, c'est les raisons financières. Mais soyons clairs, l'État nous a enlevé le TGV des pauvres, c'est-à-dire le pendulaire. En échange, il nous propose ce barreau. Alors qu'il le fasse! Moi, je me bats pour que la promesse soit tenue.»

Pour convaincre les collectivités du Poitou-Charentes à mettre la main à la poche pour la construction de la SEA (Sud-Europe-Atlantique), le Limousin avait été convié au financement de cet axe car il n'était pas assuré. «Malgré cela, les collectivités de la Vienne et de Charente, trouvent l'addition un peu lourde. On peut les com-

prendre compte tenu des difficultés financières des collectivités dues aux désengagements de l'État. A cela s'ajoutent les inquiétudes liées à la disparition de la taxe professionnelle. Dans ces conditions, comment peut-on nous demander des emprunts sur cinquante ans?», s'interroge le vice-président du Limousin. Si le montage financier de la SEA n'est toujours pas bouclé, à l'évidence la ligne Poitiers-Limoges restera en gare. On évalue son coût à 1,5 milliard d'euros uniquement pour la voie. L'État n'ayant pas d'argent, le financement pourrait être abondé par l'utilisateur au travers d'un prix élevé du billet, ce qui est contradictoire avec la volonté de désenclaver le territoire. Malgré l'accélération des études, il est pratiquement acquis que la ligne ne pourra pas être lancée avant 2020. «Nous serons encore longtemps tributaires d'une descente vers Paris par la ligne

POLT. Cet axe doit donc être prioritairement aménagé et c'est ce qui nous a conduits à mettre en place et à financer la ligne TGV Brive-Lille», constate l'élu communiste. «La bataille régionale a toujours mené ces deux aspects (barreau et POLT) ensemble car ils ne sont pas contradictoires». Au regard de ce qui se passe sur l'axe Bordeaux-Tours (voir encadré), il est clair que l'État qui n'a plus les moyens de sa politique, tente d'enfermer les régions dans de nouveaux choix pour prétexter des retards de réalisation. Il rêve également d'un rejet par les collectivités pour en justifier l'abandon. Ce serait alors sa troisième désertion en rase campagne. «A l'heure où il rejette les financements croisés, il veut faire payer les diverses collectivités. Or, la LGV c'est de la compétence de l'État. Par ailleurs, sur les 26 milliards du Plan de relance, il n'y a que 800 millions d'euros

INFO +

Le Capitole reliait Limoges à Paris en 2h50, soit la vitesse des Corail-Téoz d'aujourd'hui. Pour André Pamboutzoglou, il est donc faux de prétendre que l'on pourrait aujourd'hui faire le trajet en 2h15 en améliorant la ligne POLT. mais si le TGV pendulaire n'avait pas été abandonné, on aurait effectivement gagné 17 minutes sur cet itinéraire.

0,89%

C'est le pourcentage demandé au Limousin dans le financement de la SEA, soit 64 millions d'euros. cette somme pourrait évoluer dans les mois à venir.

pour le ferroviaire, sans crédits nouveaux. Qu'il assume ses choix», martèle André Pamboutzoglou.

La LGV pourrait donc être morte dans l'œuf. Surgit l'idée du TRGV (Train régional à Grande Vitesse) pour relier les deux capitales régionales, ce qui éliminerait la LGV, dont l'un des intérêts repose sur ses 11 allers-retours. Les collectivités semblent favorables et l'État aurait beaucoup moins à payer...

THIERRY SPRIET

Ça coince sur l'axe TGV Bordeaux-Tours

La semaine dernière, le préfet de la Région Aquitaine annoncé qu'il allait reprendre les négociations avec les collectivités pour trouver les financements nécessaires pour la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA). Le Premier ministre a en effet décidé de relancer le tour de table après l'échec du projet de financement qui proposait 50% à la charge d'un concessionnaire, 50% partagés entre l'État, les Régions et les autres collectivités locales pour un financement total de 9 milliards d'euros (302 kilomètres). Pour faire pression sur ceux qui rechignent le plus, le gouvernement menacerait de différer d'autres aménagements les concernant. A moins que le gouvernement ne profite de la situation pour différer un projet trop cher pour ses capacités financières, mais inscrit dans son plan de relance.

Un fait est sûr: le projet n'est pas bouclé et l'argent manque. Or, le projet doit être validé avant l'été sinon, selon le président de la région Aquitaine «on pourrait prendre dix ans de retard». Le Conseil général de Charente exige de son côté des compensations, notamment routières. Une idée qu'aurait pu reprendre la Haute-Vienne pour l'amélioration de l'axe Poitiers-Limoges par la RN 147.

Pourquoi abandonner l'idée du TGV pendulaire?

Quand l'idée du train pendulaire avait été émise, on devait utiliser des rames TGV arrivées à mi-vie sur lesquelles on montait un kit de pendulation, en profitant de leur immobilisation due à la date de révision.

Aujourd'hui, les dates de rénovation de ces rames ont été dépassées et elles ont déjà été rénovées.

L'installation des kits de pendulation enlèverait des rames sur la ligne et ne seraient plus rentables dans la mesure où la durée d'exploitation, liée à la durée de vie des rames, est devenue trop courte.