Jean-Pierre Audy

ancien député européen

ancien président de la chambre régionale de commerce et d’industrie Limousin-Poitou Charentes

conseiller municipal de Meymac (Corrèze)

mardi 7 mars 2017 – 12h15

corrigé à 15h15

**COMMUNIQUE DE PRESSE**

**SUR LA DESSERTE DE LIMOGES EN LGV**

**LA REPUBLIQUE NOUS DOIT L’EGALITE DES CHANCES**

Retenu par une réunion à Bruxelles, il ne m’est pas possible de répondre à l’invitation de la présidente de la Chambre de commerce et d’industrie de la Corrèze à participer à une réunion prévue ce mardi 7 mars 2017 à Brive-la-Gaillarde destinée à éclairer Michel Delebarre, sénateur, ancien ministre d’Etat, missionné par le gouvernement auprès de Alain Vidalies, secrétaire d’Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche pour faire émerger un ensemble de propositions visant à atteindre deux objectifs : assurer une desserte efficace de Limoges et du sud de Limoges et prendre en considération l’avenir de ce territoire.

Il serait tout-à-fait inouï, injuste et fautif que, parmi l’ensemble des propositions, il n’y ait pas une liaison ferroviaire à grande vitesse (LGV) qui desserve Limoges et, dans son prolongement, même si ce n’est pas immédiatement à grande vitesse, Brive-la-Gaillarde.

Je suis consterné par une forme de résignation qui s’est emparée de nombreux élus et fonctionnaires qui affirment « c’est foutu ! » à partir d’un dossier mal préparé et mal présenté tout particulièrement sur les plans des arguments sur l’utilité publique et sur le financement du projet.

La décision du Conseil d’Etat du 15 avril 2016 a retenu deux motifs d’illégalité pour annuler la déclaration d’utilité publique (DUP) du 10 janvier 2015.

En premier lieu, et selon les analyses du Conseil d’Etat, le gouvernement a commis une irrégularité de procédure car le financement du projet n’est pas exposé de manière précise dans la DUP.

Franchement, il est inouï que de hauts fonctionnaires ayant préparé le dossier et les ministres signataires du décret (il s’agit de Ségolène Royale ministre de l’écologie, du développement durable et de l’énergie et de Alain Vidalies, secrétaire d’Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche) aient présenté un dossier aussi incomplet en essuyant une annulation pour irrégularité de procédure.

En second lieu, le projet est jugé illégal car il est considéré comme n’étant pas d’utilité publique mais le Conseil d’Etat ajoute que ce projet est d’intérêt public : voici donc un projet qui présente de l’intérêt mais qui n’est pas utile. Comprenne qui pourra !!! Il y a urgence à correctement légiférer et réglementer pour ne pas confier aux juges le soin d’apprécier la politique d’aménagement du territoire.

Sur le fonds, l’illégalité est décidée par le Conseil d’Etat car le financement n’est pas assuré et en avançant divers arguments incomplets.

La question du financement est très importante car elle impacte, outre la faisabilité du projet, sa durée et, donc, l’horizon de programmation des travaux qui est trop long par rapport aux droits des propriétaires expropriés (réserve formulée par la commission d’enquête que la DUP n’a pas traitée). S’y ajoute des appréciations sur les temps de parcours par le Conseil d’Etat qui sont hors sujet (voir ci-dessous l’usage de la LGV) et l’affirmation d’un report massif de clients depuis le POLT vers la LGV qui reste à démontrer (le Conseil d’Etat dit lui-même, je cite la décision : « *selon toute vraisemblance* »).

Face à cette situation, je voudrais faire deux remarques sur l’utilité et les financements.

**1° – sur l’utilité**

Il y a une grande confusion (temps de parcours, comportement des clients, etc..) entre la LGV et le POLT : la LGV fait partie d’un réseau ferré international au sein duquel Paris est une gare et le POLT est une ligne nationale dont Paris est le terminus.

En matière ferroviaire, nous sommes en présence de 3 réseaux complémentaires qui correspondent à 3 technologies différentes selon 3 vitesses différentes, 3 types de matériels différents et 3 usages différents :

* les trains express régionaux (TER) qui assurent le maillage local et, donc, « le dernier kilomètre ;
* les intercités (POLT) qui desservent les territoires interrégionaux et, donc, les capitales régionales et les grandes agglomérations ;
* les TGV circulant sur des LGV qui sont des liaisons transeuropéennes desservant les capitales des Etats et les grandes métropoles.

Ainsi donc, l’objectif final de la LGV n’est pas d’aller seulement à Paris (qui, en l’occurrence, n’est plus un terminus mais devient une simple gare) mais de desservir Madrid, Lisbonne, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Barcelone, Berlin, Turin, Rome etc…

Concernant le POLT, chacun sait que la gare de Paris Austerlitz est un terminus car elle est une impasse ferroviaire : n’allons pas faire croire aux Limousin qu’ils auront le désenclavement ferroviaire dans la mondialisation de l’économie actuelle avec le POLT et une arrivée à la gare de Paris-Austerlitz !

De son côté, la LGV Atlantique sera connectée aux futurs barreaux LGV interconnexion Sud et LGV interconnexion Est portés par Réseau ferré de France (RFF) et qui doivent relier, outre la LGV Atlantique, les LGV Sud-Est, LGV Est et LGV Nord prévoyant la création d’un ensemble de gares franciliennes notamment à l’aéroport d’Orly.

Il est donc important que Limoges ait accès à la LGV en connexion avec la LGV Atlantique pour, ensuite, soit aller à Paris, soit contourner la région Francilienne, sans changer de voiture, pour aller au-delà de Paris.

Par exemple, actuellement en train, le temps de parcours Limoges – Amsterdam est entre 7h30 et 8h30 alors qu’il faut 3h pour faire Limoges – Paris et 3h20 pour faire Paris – Amsterdam ; l’écart de temps correspond à celui nécessaire au changement pour aller de la gare d’Austerlitz à la gare du Nord. On voit bien, sur ce seul exemple, le gain en temps et surtout en confort qu’un voyageur constaterait en prenant place dans un TGV à Limoges pour, sans changer de voiture, aller à Amsterdam.

Je regrette, d’ailleurs, que, dans l’ordre de mission du Premier ministre au ministre d’Etat, (5 èm § ) il ne soit fait allusion qu’à la préoccupation de relier nos territoires à Paris alors qu’il faut, outre vers Paris, disposer de liaisons transeuropéennes pour que nous soyons réellement à égalité de chance dans la compétition économique et sociale mondiale actuelle.

**2 ° sur le financement**

Sur le financement, je voudrais faire trois observations :

1 - Sur les financements européens

Il est évident que le barreau LGV Poitiers-Limoges ne peut être classé que très difficilement dans les grandes liaisons transeuropéennes.

Néanmoins et pour avoir pratiqué ou été spectateur du fonctionnement des pouvoirs au sein de l’Union européenne lorsque j’étais parlementaire européen, j’ai constaté qu’il était rare que la Commission européenne, le Conseil (des ministres) de l’Union et/ou le Parlement européen résistent à une volonté ferme du gouvernement d’un Etat de l’importance de celui de la France. La France est un Etat important par sa taille, son influence politique et sa contribution nette au budget de l’Union.

J’ai la conviction que si les forces politiques nécessaires avaient été mises sur la table par le gouvernement français, il est hautement probable que cette ligne aurait pu être classée dans le réseau transeuropéen de transport.

A supposer que ce classement soit hors de portée des forces politiques du président de la République et du gouvernement français, je suis étonné que cette infrastructure n’ait pas été proposée et retenue dans le plan d’investissement pour l’Europe dit « plan Junker » décidé, notamment, en contrepartie de l’acceptation par la France du Traité de stabilité, de coordination et de gouvernance (TSCG) dont la ratification a fait l’objet de débats pendant la campagne électorale présidentielle du printemps 2012.

Ce plan, annoncé en juillet 2014 d’un montant de 315 milliards d’€ pour la période 2015 à 2017, devrait être prolongé pour la période 2018 à 2020 pour un montant de 500 milliards d’€.

Pour préparer une nouvelle DUP, le gouvernement français doit pouvoir faire inscrire un financement européen significatif de la LGV Poitiers – Limoges dans le cadre du plan d’investissement européen dit « plan Junker ».

2 - Sur le financement régional

Je trouve irresponsable que la région Nouvelle Aquitaine ait refusé de financer cette infrastructure (rappel : l’ancienne région Limousin s’était engagée à financer cette infrastructure).

Ce refus d’une collectivité, en charge par ailleurs de la gestion des fonds européens structurels et d’investissements, renvoie un signal extraordinairement négatif vis-à-vis des autorités européennes.

Les tergiversations politiciennes de la région Nouvelle Aquitaine sont tout ce que les citoyens et les entreprises ont en horreur : l’indécision et l’incertitude.

Si l’exécutif régional, au plus haut niveau, pense que cette infrastructure est utile, pourquoi ne pas chercher une majorité régionale appropriée sans les Verts pour envoyer un signal positif ?

3 - Sur le financement d’Etat

L’Etat est le principal acteur responsable de la coordination et l’action pour la structuration du territoire national notamment à partir des grandes infrastructures.

En l’occurrence, le fait que l’Etat ne garantisse pas aux habitants du Limousin l’accès à ce nouveau transport qu’est le TGV circulant sur une LGV est une injustice républicaine douloureuse.

Le rôle de la République et de son bras armé, l’Etat, est d’assurer l’égalité des chances des citoyens où qu’ils se trouvent sur le territoire de la République française.

Il en a été ainsi de l’accès à l’éducation, la santé, l’eau et l’assainissement, l’électricité, le téléphone, la route, le ferroviaire, l’aérien, le téléphone, le numérique, l’autoroute etc…

Etre indifférent, ou pire être dans l’acceptation, au fait qu’un territoire et ses habitants n’auraient pas accès à la LGV est une faute inadmissible.

L’Etat a le devoir de mettre en place les financements nécessaires sous toutes les formes imaginables (subventions, prêt, BEI, garanties, partenariat public – privé, etc…).

Ce qui se passe est d’autant plus regrettable que nous avons eu l’exemple de l’audace que Jacques Chirac a montré, lorsqu’il était membre ou chef du gouvernement ou chef de l’Etat, pour les autoroutes et qui aurait pu être un fil conducteur. A ce moment de mon propos, j’ai une pensée pour madame Bernadette Chirac qui, la première, a eu l’idée de ce barreau ferroviaire et a réussi, à convaincre le Premier ministre de l’époque, Jean-Pierre Raffarin.

Pour conclure sur le rôle de l’Etat, qu’il me soit permis de regretter que le chef de l’Etat, ancien député et ancien président du Conseil général de la Corrèze, lors de l’inauguration du tronçon de LGV Tours-Bordeaux, mardi 28 février dernier, n’ait pas dit un seul mot sur cette ligne LGV Poitiers-Limoges dont elle serait indissociablement un prolongement connecté.

Je voudrais, enfin, exprimer une colère personnelle de voir comment nos territoires ruraux sont traités par la République sur ce sujet.

En 2014, nous avons commémoré le début de la première guerre mondiale. Or c’est cette folle guerre qui a décimé nos territoires ruraux avec tous les hommes des familles paysannes qui étaient massacrés en première ligne des combats. Sur le plateau de Millevaches, mon territoire de résidence personnelle, c’est précisément cette tuerie 1914 / 1918 qui a conduit le gouvernement de l’époque à enrésiner les sols en l’absence de bras pour travailler la terre.

**La République exige des citoyens l’égalité des devoirs lorsque la Nation est face à des épreuves et il est inadmissible que nous ne soyons pas à égalité de droits lorsque la Nation va bien.**

L’accès par tous les citoyens, où qu’ils se trouvent sur le territoire national, à tous les moyens nécessaires au développement des activités économiques et au bien-être social doit être garantie par la République en application du principe républicain de l’égalité des chances.

Tout argument comptable est, au regard des principes républicains, irrecevable.

Si la sphère publique n’investit pas sur un territoire, elle ne doit pas s’attendre à ce que la sphère privée le fasse.

Je voudrais terminer en rapportant une conversation que j’ai eue avec le maire de Limoges, mon ami Emile-Roger Lombertie. Nous avions une discussion sur ce sujet et je lui ai dit : « *tu sais, Emile-Roger : si nous n’avons pas cette desserte de Limoges en LGV, dans 50 ans, toi et moi nous ne serons plus là, il est probable que Limoges n’aura plus d’hôpital, plus d’université et aura perdu le siège de Legrand*»

**Conclusion**

Monsieur le ministre d’Etat Michel Delebarre dispose de tous les éléments, rapports, positions politiques, syndicales, économiques, juridiques, administratives, consultations, enquêtes publiques etc…

Il doit savoir que ne pas proposer l’accès à la LGV pour Limoges et, en prolongement, pour Brive-la-Gaillarde sera une faute historique, humaine et politique.

La République nous doit l’égalité des chances.