

DEFENSE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-ORLÉANS-LIMOGES-TOULOUSE

Surtout ne pas rater le train du débat public

Il y a des signes qui ne trompent pas. Quand en moins de 36 heures, quelque 1.500 signatures plébiscitent la nécessaire amélioration de la ligne POLT (Paris-Orléans-La Souterraine-Limoges-Toulouse), ça signifie clairement l'intérêt des usagers. «On n'est jamais aussi forts que lorsque l'on est soutenu par les citoyens», lance le député du Cher, Jean-Claude Sandrier (PCF), en gare de Châteauroux.

Depuis bientôt deux ans, il mène un intense combat pour voir cet axe, un temps menacé d'abandon par SNCF et RFF, renaître et re-

La ligne POLT est une véritable colonne vertébrale entre deux projets d'aménagement du territoire.

devenir compétitif. «Aujourd'hui, on peut dire que l'on a fait bouger les lignes. Désormais, chacun reconnaît la pertinence de cet axe et est persuadé qu'il doit rester une ligne d'envergure nationale»,

L'association «Urgence ligne POLT» poursuit son action sur le terrain pour rassembler usagers, élus, cheminots, défenseurs du service public et de l'aménagement du territoire et faire pression sur les décideurs.



Elus et usagers ont engagé le dialogue avec la population.

poursuit le député. Dans le contexte économique difficile que nous traversons, l'État devra faire des choix. Cette ligne historique

est un atout nécessaire à l'aménagement du territoire, pour le délestage du fret mais surtout des voyageurs et coïncide parfaitement avec

l'article 11 du Grenelle de l'Environnement qui privilégie la rénovation des lignes classiques. A l'heure où la SNCF cherche à désengorger

les deux axes nord-sud actuels, cette voie centrale s'impose. «A ces arguments incontournables, il faut ajouter le raccordement intelligent à la ligne LGV vers Clermont-Ferrand et Lyon», précise Jean-Claude Sandrier.

S'il porte depuis le début le drapeau de la révolte, il n'est plus seul. Dix-sept parlementaires, six assemblées consulaires, autant de conseils généraux mais aussi un potentiel de population de 5 millions de personnes, 32 départements traversés, 36 gares desservies l'accompagnent. Voilà qui commence à peser ! Surtout par rapport à la concurrence de la LGV Poitiers-Limoges peu appréciée par le sénateur Jean-François Maillet: «Elle avait jusqu'à présent un peu de crédit en dehors des lobbies locaux dont, d'ailleurs, on ne devrait logiquement pas tenir compte. C'est un projet qui n'a ni queue ni tête tant sur le plan financier que sur celui de l'aménagement du territoire.

été positive, une meilleure stratégie de communication sur le territoire castelroussin permettra de mobiliser encore davantage autour du projet de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Le maintien d'un axe majeur de communication passant par le département n'est pas une utopie historique. C'est l'aménagement du territoire français et des populations qui y vivent qui est en jeu.

FLORENT RENAUDIER
Plus d'infos sur internet : urgencelignepolt.info

C'est même l'ennemi mortel du POLT car il en ferait baisser le nombre de voyageurs. Je préférerais qu'on lui prenne le milliard et demi d'euros pour sa réalisation pour le mettre sur la rénovation du POLT».

Quant à son collègue du Sénat, Louis Pinton, il voit dans la récente motion prise à l'unanimité par le conseil général de la Creuse «une raison d'espérer. L'Indre est sur la même longueur d'ondes. Le POLT est une véritable colonne vertébrale entre deux projets d'aménagement du territoire: la liaison avec Limoges et Toulouse et le doublement de l'axe Paris-Lyon. On concilie tous les impératifs que sont l'aménagement du territoire, le taux de rentabilité des lignes et la quantité d'investissement global dans un contexte financier peu euphorique».

L'interpellation des usagers, hier, marque la fin d'une étape, celle de la prise de conscience. L'été sera un temps mort, nécessaire pour que la démocratie fonctionne et que le travail en coulisses mûrisse. «On a, avant tout, le désir de fédérer. Ce n'est pas le moment de lever le pied et il faudra être très mobilisé en octobre pour que chacun donne son avis lors de l'enquête publique», prévient Jean-Claude Sandrier dont l'un des objectifs immédiats est d'obtenir l'inscription de la ligne au Schéma directeur national pour que soient pris en compte la modernisation du matériel, celle de la structure et la mise en place d'une desserte de qualité avec un prix du billet raisonnable. Hier, à Châteauroux, la ligne POLT a gravi une nouvelle marche vers son amélioration grâce à la mobilisation populaire. Une mobilisation qui descend jusqu'à Toulouse puisque la partie Limoges-Paris repose aussi sur les 300 kilomètres du bas de la ligne sur lesquels les comités de défense ont regagné de nouvelles gares. Pas un seul homme politique sérieux ne pourra désormais considérer cet axe comme quantité négligeable ■

THIERRY SPRIET

Une pétition de 900 km

Les membres de l'association «Urgence ligne POLT» organisent une pétition sur toute la ligne SNCF, de Paris à Toulouse.

L'association «Urgence ligne POLT» a profité de la journée d'hier pour débiter l'opération «Carte Pétition». Les membres de l'association ont dû faire face à une difficulté : comment fédérer les voyageurs répartis sur les 450 km de la ligne dans les deux sens et concernés par l'intérêt du futur projet de ligne POLT?

La solution se présente sous la forme d'une carte postale. Celle-ci résume les revendications de l'association et offre un moyen pratique aux usa-

gers d'exprimer leur point de vue. L'association centralise ensuite les missives pour constituer la pétition.

Pour Daniel Geneste, membre du conseil d'administration, cette opération «doit permettre de fédérer et de construire une initiative sur l'ensemble de la ligne».

Hier, à Châteauroux, ville où le débat fut organisé (voir l'article ci-dessus) et point de rendez-vous des membres de l'association et des élus, la distribution des cartes à la descente du train n'a pas connu le succès escompté. Si les réactions «sont en généra-

le positives dans les rams» assurent les bénévoles, il en fut autrement dans le hall de la gare. La majorité des personnes n'ayant même pas voulu savoir de quoi il s'agissait. «Les gens viennent de prendre leur train, ils n'ont qu'une idée : sortir de la gare. Ils sont donc moins disponibles pour échanger et comprendre le problème, assure une bénévole. Quand on échange dans le train, les usagers ont plus de temps et sont ouverts au dialogue. Il y a beaucoup plus de signatures et de soutien.»

Si la veille, à Paris, l'écoute a