

Ce matin se tiennent à Limoges les Assises citoyennes du ferroviaire à l'initiative du Front de Gauche, de la CGT et des associations qui se battent pour la ligne POLT et plus généralement le maillage ferroviaire «classique», élément majeur d'équilibre des territoires. Le président de l'association «Urgence POLT» nous explique comment les choses évoluent et quelles premières perspectives se dessinent.

«L'Europe doit se saisir de la question ferroviaire»

Par Stéphane Marmain

L'ECHO : Vous êtes l'un des principaux fers de lance du combat pour la ligne POLT. Comment avez-vous été amené à vous intéresser à la question ?

J'étais député à Vierzon, qui est un nœud ferroviaire important au croisement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) et de la ligne Nantes-Lyon. J'étais aussi beaucoup en relation avec les cheminots et il est apparu nécessaire de se pencher sur la qualité des infrastructures avec le souci de les préserver, de les développer, de les moderniser. Tout le monde, d'ailleurs, il y a quelques années, était d'accord sur la question et il y a donc eu beaucoup de projets concernant la ligne POLT : le Y renversé, abandonné, le train pendulaire, abandonné alors qu'il était financé... A partir de là, il y a eu un vide et les élus concernés étaient complètement désemparés. D'où l'idée de créer une association, puis de rencontrer les autres associations existantes. De là, naturellement, a germé l'idée de fédérer toutes ces forces. Aujourd'hui, outre les associations, 22 députés et sénateurs et 12 maires de plusieurs régions, mais aussi des chambres consulaires ont rejoint l'association «Urgence POLT». Qui est donc très représentative.

L'ECHO : Avez-vous le sentiment que votre combat s'est heurté à une surdité volontaire des décideurs ou que les choses ont quand même un peu évolué ?

Il y a eu, certes, des projets abandonnés et un «trou» entre 2003 et 2007, mais petit à petit, de la part de l'État comme de la SNCF et de RFF, il y a eu une écoute qui s'est installée et une montée en puissance de l'influence des associations

sur les décisions ou les projets. Il y a des arrêts qui avaient été supprimés dans la partie sud de la ligne POLT et qui ont été remis en service. Plus globalement, depuis plusieurs années, on a constaté, en France, un abandon progressif de l'ensemble du réseau classique au profit des lignes à grande vitesse. Vieillesse prématurée du matériel roulant et des infrastructures, défauts de maintenance... Mais en 2013, et notre action n'y est pas étrangère, il y a eu le rapport Daron, ce fameux rapport dit «Mobilité 21» qui donne la priorité aux réseaux classiques et notamment à quatre lignes considérées comme prioritaires dont le POLT, ce qui ouvre évidemment de nouvelles perspectives.

L'ECHO : Les travaux engagés ces deux dernières années par la SNCF et RFF pour améliorer la ligne POLT sont une première réponse satisfaisante ?

Oui et non. C'était indispensable parce qu'il s'agit de travaux de «rattrapage» des retards considérables pris sur cette ligne. Quand le gouvernement parle d'un investissement de deux milliards et demi par an, je dis qu'il faut le doubler et une vraie modernisation du réseau, du matériel, de l'infrastructure pour accroître à la fois la vitesse et le confort. Le rapport Daron ne dit pas autre chose. Nous demandons que l'on aille rapidement vers l'élaboration d'un vrai schéma directeur sur tous ces points, incluant un plan de financement et un calendrier. Et pour cela, nous avons demandé la création d'un comité de pilotage dont les associations seraient membres. On a l'accord de la SNCF et de RFF, on a eu un engagement du ministère également mais sa

Interview



Jean-Claude Sandrior, 68 ans, a été député PCF du Cher et maire de Bourges. Il est aujourd'hui président de la communauté de communes de Vierzon-Sologne-Berry et président de l'association «Urgence pour la ligne POLT»

conception de ce comité est pour l'instant extrêmement floue puisqu'il n'évoque que l'infrastructure. Les parlementaires doivent être reçus au ministère le 28 janvier et dans la foulée l'association rencontrera également le directeur de cabinet du ministre...

«Il y a eu un abandon progressif de l'ensemble du réseau classique au profit des lignes à grande vitesse»

L'ECHO : Quelle est, selon vous, la première des urgences pour la ligne POLT ?

C'est le matériel roulant. Il y a des rames TGV disponibles qui peuvent être mises en service très rapidement sur la ligne. C'est nettement plus intéressant que d'avoir des TER améliorés... Et c'est aussi une bonne chose dans la perspective éventuelle d'une ligne TGV Paris-Clermont-Lyon qui serait raccordée à Châteauroux et qui mettrait Limoges à deux heures trente puis deux heures de Paris dans dix ans...

L'ECHO : Vous évoquez ce projet de TGV Paris-Clermont, vous n'êtes donc pas un adversaire résolu des LGV ?

Pas du tout, non. Nous ne sommes pas des opposants «primaires». Les LGV oui, mais à condition qu'il puisse exister une interconnexion avec les autres lignes. Or, celle qui a le plus de chances de se faire, aujourd'hui, ce n'est pas Limoges-Poitiers, c'est clairement Paris-Clermont-Lyon, tout simplement pour désengorger Paris-Marseille qui sera bientôt saturée. Si cette ligne est raccordée à Châteauroux, elle impactera tout le sud, notamment Limoges et Brive. Mais évidemment, pour que ce soit efficace, il faut que les infrastructures soient à la hauteur. On en revient donc à la nécessité de rénover la ligne POLT...

L'ECHO : C'est tout de même étonnant de voir que l'on soit obligé, en 2013, de préconiser une rénovation de ces grandes lignes structurales. Cet abandon ou en tout cas ce désintérêt, depuis plusieurs années, des lignes «classiques» est-elle spécifique à la France ?

Hélas non ! Tout le monde a un peu laissé tomber le réseau classique. Y compris pour le fret et on a vu, du coup, proliférer les camions sur les routes, dans des proportions incroyables. Le ferroviai-

re est l'un des grands oubliés de la construction européenne et c'est, je crois, ce qui devrait être l'un des tous premiers chantiers à entreprendre aujourd'hui en Europe. Il faut pour cela s'appuyer sur le rapport Bocquet qui préconise même de revenir à la construction ferroviaire pour développer le réseau : il y a des investissements formidables à faire, c'est là que l'argent public peut être utile. Et de toute façon, si on veut limiter les gaz à effet de serre, on sera obligé, dans quelques années, de développer le rail. Autant commencer dès maintenant ! De l'argent, il y en a mais il est mal réparti. Il est temps que l'Europe se saisisse vraiment de la question.

● LES ASSISES

Aujourd'hui, de 9h30 à 13h salle Blanqui à Limoges. Les «assises citoyennes» du ferroviaire sont organisées par Limousin Terre de Gauche, la CGT cheminots, la FSU, Urgence POLT et de nombreuses associations, notamment pour la défense de la ligne et des TER, des élus issus de cinq conseils régionaux et de quatre conseils généraux, des maires et conseillers de nombreuses municipalités. Le débat sera ouvert avec les personnalités et élus ainsi qu'avec la salle puis une motion-résolution sera proposée pour être portée au ministère.