



NPA

NOUVEAU PARTI
ANTICAPITALISTE

LA LIGNE À GRANDE VITESSE (LGV) POITIERS-LIMOGES

UN PROJET FINANCIÈREMENT RUINEUX, ÉCOLOGIQUEMENT CATASTROPHIQUE ET SOCIALEMENT INJUSTE

Depuis le début de lancement du barreau LGV, le NPA et ses élus des villes de Limoges, Bellac, de Creuse et de Poitiers (Pour une Alternative à Gauche) se sont prononcés contre le projet LGV et défendent la réactivation du POLT (Paris Orléans, Limoges, Toulouse). Pourquoi ?

LA LGV LIMOGES-POITIERS : GABEGIE FINANCIÈRE ET RACKET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DES CITOYENS

Le coût réel du barreau a été évalué à **2 milliards d'euros**. Plus de 25 % sera à la charge des collectivités ! Sans la moindre hésitation, M^{me} Pérol Dumont, Mrs Denanot et Rodet, les principaux élus socialistes de la Haute-Vienne, avec le soutien de leur majorité, ont annoncé qu'ils étaient prêts à verser des centaines de millions d'euros pour la LGV, alors que tous se sont fait élire contre ce projet et pour le POLT.

Dans la Vienne, c'est le député-maire socialiste, M. Claeys, qui a mis toute son autorité dans la balance pour que la gauche plurielle de la communauté d'agglomération de Poitiers-Châtelleraut et le Conseil général votent le financement de la LGV. Depuis, grâce à la mobilisation citoyenne, les Verts ont fait machine arrière.

Les 3 collectivités, CAPoitiers, Conseil général et CAP Châtelleraut ont voté le protocole de financement à hauteur de 40 millions d'euros. La présidente du Conseil régional de Poitou-Charentes, qui était très réservée, vient de céder à son tour et s'engage à verser **110 millions d'euros**. Le débat public promis par Ségolène Royal risque d'être biaisé !

En Limousin, le Conseil régional s'est engagé pour **220 millions d'euros** (cela représente **30 points de fiscalité, ou encore la moitié de son budget annuel** !). Mais il faudra trouver au moins 80 millions d'euros de plus pour satisfaire RFF. Par ailleurs, le Conseil général et les 2 plus

grosses collectivités de la Haute-Vienne verseront également **75 millions d'euros** au titre du droit d'entrée dans la ligne Sud Europe Atlantique (S.E.A). **Des centaines de milliers d'euros** sont également versées par les collectivités pour les études d'impact.

UN PROJET POUR ENRICHIR LES MULTINATIONALES DES TRAVAUX PUBLICS CONTRE L'INTERÊT GÉNÉRAL

La ligne SEA Tours-Bordeaux sera concédée (comme les autoroutes). C'est-à-dire privatisée ! C'est une première. La concession reviendra soit à Bouygues, Eiffage ou Vinci qui sont candidats. La multinationale choisie cofinancera à 50 % la construction, elle en sera le gestionnaire et empochera l'argent de l'utilisateur : le service public des transports, la SNCF !

Les actionnaires de ces multinationales ont besoin de percevoir le maximum de profits, il faut donc ramener sur la ligne SEA, le million annuel de voyageurs qui utilisent le Limoges-Paris par la ligne POLT. Les prix ne sont pas près de baisser sur le TGV !

UN PROJET DE QUELQUES ÉLUS SOCIALISTES SOUTENUS PAR LE MEDEF ET LA DROITE CONTRE L'INTERÊT DE TOUTE UNE RÉGION

La ligne LGV va transformer Limoges en un « cul de sac » ferroviaire. À terme, la ligne traditionnelle vers Paris n'existera plus, car privée d'une partie de sa clientèle, elle ne sera plus viable. Tout sera fait pour supprimer la concurrence qui pourrait priver le futur concessionnaire de la ligne SEA. Tant pis si le coût global du voyage en train augmente de 25 à 50 % ; tant pis pour les habitants de la Creuse, de l'Indre, du nord du Lot et pour les populations qui défendent leurs gares comme à Souillac, Gourdon, Saint-Sébastien ou La Souterraine... Ce sont les élus qui ont imposé ce choix et qui font un pas de plus dans le démantèlement de la région Limousin voulue par l'État.

LE LIMOUSIN ISOLÉ DU SUD DE LA FRANCE

Chacun sait que si la région de Toulouse est raccordée à la S.E.A, l'ouverture ferroviaire du Limousin vers tout le sud de la France disparaîtra. Comme en Limousin et en Midi-Pyrénées les transports régionaux devront rabattre les clients vers la LGV. Les liaisons interrégionales par les gares traditionnelles seront laissées à la bonne volonté et à la charge des régions, qui devront une nouvelle fois payer.

UNE CATASTROPHE ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

La création de cette nouvelle frontière menace directement de nombreuses exploitations agricoles, dont une majorité d'éleveurs déjà bien à la peine avec la politique agricole actuelle. Des territoires qui ont fait l'objet de mesures de protection et de classements seront ravagés : bois de Saint-Pierre, vallée de la Gartempe ou de la Glayeule...

Depuis plus de 20 ans, des communes entre Poitiers et Limoges ont favorisé l'installation de nouveaux habitants dans un cadre naturel préservé, quand ce projet LGV n'existait pas. Ils ont pu s'installer, rénover, faire construire sereinement. Aujourd'hui des milliers d'entre eux auront pour horizon la ligne LGV.

LES BARATINEURS DE RFF

Vendu initialement pour 2 heures, le trajet pour aller de Limoges à Paris est passé d'un coup de baguette magique à 1 h 50. Il fallait répondre à l'argument irréfutable sur les conditions d'accès au métro à partir de Montparnasse, nettement plus défavorables qu'à Austerlitz... Mais ces 2 heures ne seraient assurées que pour un aller-retour par jour. Pour les autres trajets il faudra attendre le raccordement avec les rames venues de La Rochelle...

C'est peu dire aussi que RFF est très discret sur le traitement des incidents du fait que la LGV est essentiellement une voie unique sur 80 kilomètres.

Les groupes de travail, les réunions publiques animées

Au train de quelques-uns (LGV),

Nous préférons le train pour tous (POLT)

par RFF n'existent que pour donner un vernis démocratique à **des décisions que l'on veut nous imposer.**

Ce choix se fait aussi au détriment du développement du transport fret, qui est mis en « déficit » pour mieux le privatiser : on connaît la musique ! On est loin des arguments du Grenelle de l'environnement sur le développement du ferroutage.

LE POLT : UN CHOIX PLUS UTILE À LA POPULATION

Depuis des années, élus, partis, syndicats, associations défendent avec énergie le POLT, avec ou sans TGV. Déjà, à partir du Limousin, la SNCF a créé une liaison qui conduit les voyageurs à Roissy puis Lille ; cette ligne est un succès avec de 85 % de remplissage.

Les études commandées il y a quelques années encore, montraient que pour 500 millions d'euros de travaux de modernisation, soit le quart de la somme consacrée au barreau LGV, Limoges n'était plus qu'à 2 h 30 de Paris.

Mais le POLT c'est surtout un véritable axe structurant. Le POLT c'est une double voie sur 713 kilomètres qui dessert 19 gares, qui autorise les déplacements vers le nord et vers le sud. C'est une ligne ouverte aux voyageurs et au fret.

Si RFF est prêt à mettre autant d'argent dans la LGV pour engraisser les actionnaires des multinationales des travaux publics, pourquoi ne pourrait-il pas enfin électrifier le Bordeaux-Lyon, via Limoges, ce qui serait enfin une réponse écologique, économique et sociale, digne du service public pour répondre aux nécessités actuelles.

Aujourd'hui, la mobilisation citoyenne prend encore plus d'ampleur avec la jonction des différents collectifs départementaux. Il est tout à fait possible de faire changer d'avis les élus hésitants pour qu'ils refusent ce projet coûteux et dévastateur.

Les fédérations NPA et leurs élu(e)s de la Creuse, de la Vienne et de la Haute-Vienne mettront toute leur énergie et leurs compétences pour que cette mobilisation soit victorieuse.

CONTACTS

NPA 19 : <http://npa19.free.fr>
NPA 23 : <http://www.npa23.org>
NPA 86 : <http://www.npa86.org>
NPA 87 : <http://www.npa87.org>



NPA
NOUVEAU PARTI
ANTICAPITALISTE