

Le rapport que vient de publier la DATAR constitue une nouvelle menace pour le projet de train rapide pendulaire à grande vitesse Paris–Orléans–Limoges–Toulouse (POLT), qui a pourtant d'ores et déjà donné lieu à une convention engageant l'Etat et les... Le rapport que vient de publier la DATAR constitue une nouvelle menace pour le projet de train rapide pendulaire à grande vitesse Paris–Orléans–Limoges–Toulouse (POLT), qui a pourtant d'ores et déjà donné lieu à une convention engageant l'Etat et les trois régions concernées.

En effet, ce rapport considère très clairement que la priorité doit être donnée à la desserte de TOULOUSE par BORDEAUX (et donc à l'aménagement prioritaire du tronçon TOURS-BORDEAUX et à la réalisation d'une ligne TGV BORDEAUX-TOULOUSE).

Il considère parallèlement que la desserte de LIMOGENES doit se faire prioritairement par un raccordement à POITIERS. La DATAR suggère ainsi (dans le style qui lui est propre) d'en revenir à « l'idée initiale d'initialiser des services TGV à LIMOGENES et à BRIVES vers POITIERS et PARIS ».

La conséquence de ces propositions est claire : à partir du moment où l'on choisirait de privilégier l'accès en train rapide à TOULOUSE par BORDEAUX et à LIMOGENES par POITIERS, le POLT perdrait sa raison d'être et sa réalisation serait compromise.

Le scénario évoqué par la DATAR aurait trois conséquences :

1. ORLÉANS et son agglomération perdraient une part significative de leur rôle de « nœud ferroviaire » alors que le projet POLT renforcerait cette fonction et donc leur attractivité.
2. En dépit des intentions affichées, la remise en cause du POLT pourrait retarder la nécessaire liaison régulière entre l'agglomération d'Orléans et Roissy, puisque celle-ci fait partie intégrante du projet POLT et que des engagements ont été pris à cet égard, intégrant un calendrier de réalisations.
3. En termes d'aménagement du territoire, on en reviendrait à un schéma reposant sur deux tracés ferroviaires à grande vitesse « nord-sud » dans la partie sud de la France : PARIS-LYON-MARSEILLE, d'une part, et PARIS-BORDEAUX-TOULOUSE, d'autre part. Toute la partie du territoire se trouvant entre ces deux axes serait alors dépourvue de liaison à grande vitesse : avec le POLT, tout au contraire, on crée entre ces deux axes, un axe médian, dont l'intérêt est grand pour... l'aménagement du territoire.

Il faut regretter, enfin, que la DATAR ait cru devoir tirer argument de l'affirmation du précédent audit selon laquelle le POLT aurait une « faible rentabilité socio-économique » - affirmation évidemment contraire, elle aussi, à l'état d'esprit qui devrait présider à une authentique politique d'aménagement du territoire.

La nouvelle menace que constitue le rapport de la DATAR montre que tous les élus et responsables concernés doivent rapidement unir leurs efforts pour défendre le POLT.

Thème : INFRASTRUCTURES