

Bonsoir,

Tout d'abord, désolé d'avoir tant tardé à répondre: une campagne prend du temps!

Je vous remercie donc d'avoir bien voulu m'interpeller sur les communications ferroviaires de Limoges et particulièrement sur la suppression de la desserte Bordeaux-Lyon. Je vous prie de trouver ci-après ma réponse qui, j'en conviens, dépasse un peu le cadre de la question posée !

Je suis en Limousin depuis 1990. Quand je suis arrivé, Paris était à 2h54 de Limoges dans des conditions de confort de haut niveau. Pour Barcelone le Talgo, puis plus tard le train de nuit, s'arrêtaient à Limoges. De même le TurboTRAIN Lyon-Bordeaux passait par Limoges qui disposait ainsi d'une liaison directe avec les deux villes.

Aujourd'hui, le temps le plus rapide pour Paris est de 3h02 et il faut généralement compter sur 3h15 – si le train est à l'heure ! Pour Lyon, hors changement à Paris ou Montluçon, point de salut -en attendant la réalisation de la promesse de reprise de la desserte. Et je ne parle pas des liaisons avec la nouvelle capitale régionale : ni directes, ni rapides, ni fréquentes, ni accessibles !

Alors comment en est-on arrivé là ? Démission de l'état dans son rôle d'aménageur du territoire ? Incapacité des élus régionaux à faire valoir les intérêts de la région ? Course à la rentabilité de l'opérateur ? Débats interminables sur le TGV/Y renversé/Pendolino/POLT/LGV qui a fait perdre de vue la déconnection progressive du territoire du Limousin? Sans doute un peu de tout cela.

Ce glissement vers la « périphérisation » du Limousin est précisément ce contre quoi j'ai travaillé dans mon domaine depuis plus de 25 ans. En effet, quand on accompagne des entreprises à l'international et qu'à chaque fois on perd presque une journée à l'aller et une au retour pour rallier un aéroport international (Paris ou Lyon... Toulouse un peu moins) on est très conscient du handicap que ce manque de liaisons fait peser sur leur efficacité, leur attractivité et leur compétitivité. Et que dire quand ces entreprises sont obligées d'envoyer des voitures à Orly ou Roissy pour récupérer leurs clients ou prospects car les liaisons aériennes ou ferroviaires sont inadaptées ? Et que dire quand, pour faire venir les partenaires étrangers de projets européens que j'ai pu conduire, il faut parfois prévoir la réunion à Paris pour leur éviter une semaine entière de déplacement ?

La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) en supprimant le statut de capitale régionale qu'avait Limoges et en rejetant l'ensemble du territoire du Limousin à la périphérie de la nouvelle région ne fera, à mon avis qu'empirer cette tendance. Mon positionnement – et je rappelle que je suis le seul candidat sur cette ligne - dans cette campagne pour une abrogation ou un aménagement de cette loi est aussi un positionnement clair en faveur du maintien de Limoges au centre d'un réseau de communications moderne et efficace !

Donc évidemment qu'en cas d'élection à l'assemblée nationale, je ferai tout ce qui sera en mon pouvoir pour améliorer les liaisons de Limoges avec le reste de la France et de l'Europe : en finir avec les débats stériles sur l'opportunité de la LGV, mais exiger un raccordement au réseau grande vitesse européen, exiger des relations transversales viables et insister sur des connexions modernes avec les deux autres métropoles dans la sud-ouest : Toulouse et Bordeaux.

En espérant avoir répondu à vos interrogations !

Martin Forst

**Association 55 citoyens pour Limoges – <http://55pourlimoges.unblog.fr>**

Interpellation des candidats aux élections législatives de 2017 en Creuse et Haute-Vienne sur l'avenir du train Bordeaux – Limoges – Lyon