



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV

Question orale n° 304

Texte de la question

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur l'avant-projet de loi relatif à la mise en oeuvre du grenelle de l'environnement qui, dans sa version finale, ne fait pas explicitement référence au projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges. La création de cette liaison a reçu un avis favorable de la commission nationale du débat public ainsi que du conseil d'administration de Réseau ferré de France qui s'est engagé à entreprendre rapidement les études ; le "tour de table" financier relatif aux études a été positif, les collectivités territoriales concernées ayant accepté de participer au financement de l'intégralité des études. Dans ce contexte, la non-inscription du barreau TGV Limoges-Poitiers, partie intégrante de la SEA, est incompréhensible. Aussi, lui demande-t-elle quelles assurances il peut apporter face aux inquiétudes suscitées auprès des élus concernés, des socio-professionnels et plus largement de toute la population, qui s'insurgent contre un nouveau déni de la parole donnée par l'État.

Texte de la réponse

PERSPECTIVES DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

M. le président. La parole est à Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, pour exposer sa question, n° 304, relative aux perspectives de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Madame la secrétaire d'État chargée de l'écologie, ma question s'adresse à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Alors que la commission nationale du débat public relative à la création du barreau de la ligne à grande vitesse - ou LGV - Poitiers-Limoges a émis un avis favorable, estimant que cette liaison était " celle de la dernière chance ", alors que le tour de table financier portant sur l'intégralité des études a été fructueux, les collectivités territoriales concernées s'étant immédiatement engagées clairement, alors que la réalisation de ce barreau revêt une importance vitale pour un bassin de vie de 2,5 millions d'habitants, la disparition de la LGV Poitiers-Limoges de la première mouture du projet de loi Grenelle I a suscité la consternation dans les régions concernées. La seule raison avancée à ce jour, à savoir le financement du projet, n'est à l'évidence pas recevable, car la grande majorité des collectivités territoriales et locales concernées par le projet, après avoir participé au financement des études, a déjà validé le principe d'une participation financière à la réalisation du projet. Même si nous le regrettons tous, nous savons bien que la participation des collectivités territoriales est désormais impérative pour que des lignes à grande vitesse voient le jour. Nous ne sommes plus à l'époque bénie où cela se faisait sans que les collectivités aient à participer.

Dans ce contexte, je vous demande de m'assurer, madame la secrétaire d'État, que le barreau LGV Poitiers-Limoges, qui fait partie intégrante de la ligne Sud Europe Atlantique, sera bien inscrit au projet de loi qui doit venir en débat devant notre Assemblée avant la fin de cette session parlementaire.

M. le président. La parole est à Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, *secrétaire d'État chargée de l'écologie*. Madame la députée Marie-Françoise Pérol-Dumont, l'une des conclusions du Grenelle de l'environnement a été de donner une impulsion nouvelle au programme des lignes à grande vitesse et, de manière générale, à l'utilisation du transport collectif. Le projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement définit les objectifs et les critères de développement du réseau ferré à grande vitesse et propose un programme concernant les 2 000 kilomètres de lignes nouvelles à lancer d'ici à 2020. Ce programme n'est d'ailleurs pas exhaustif, puisque le texte confirme la définition d'un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres à long terme, qui inclut notamment l'étude d'un barreau Est-Ouest. Il prévoit aussi l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transport et précise que le programme de réalisation des lignes à grande vitesse fera l'objet d'une concertation approfondie d'ici à la fin 2008. En d'autres termes, ces questions sont encore ouvertes. Les collectivités du Limousin et de Poitou-Charentes pourront exprimer leurs souhaits et leurs préoccupations et souligner les synergies possibles avec les infrastructures existantes ou projetées avant que le Gouvernement ne statue. Il est clair cependant que, comme vous l'avez souligné, les deux collectivités régionales devront répondre positivement à la question de leur participation financière à ce projet. Il est déjà possible de confirmer que ce texte ne remet pas en cause - au contraire - le projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, dont le débat public a confirmé l'opportunité. Le degré d'avancement de la ligne permet de la faire figurer en bonne place dans le futur schéma national des infrastructures. Les études nécessaires à la constitution du dossier d'enquête publique doivent donc se poursuivre, conformément aux engagements pris par les partenaires dans le contrat de projet État-région du Limousin, et dans la convention de financement de 30 millions d'euros signée en décembre 2007 par l'État, RFF et neuf collectivités locales. En un mot, cette liaison à grande vitesse est en bonne voie.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Madame la secrétaire d'État, je vous remercie, de cette réponse. J'ai bien entendu que le programme des premières inscriptions n'était pas exhaustif, qu'il serait suivi d'un programme complémentaire, et que le dossier restait ouvert. Nous souhaitons cependant que cette ligne soit inscrite dès le programme existant. En effet, comme vous l'avez vous-même rappelé, nous estimons avec l'État que le coût prévisionnel de cette ligne, de l'ordre de 1,2 à 1,5 milliard d'euros, est raisonnable. Le stade particulièrement avancé auquel est parvenu le dossier, désormais dans la phase active des études de réalisation, et le coût modéré du projet en garantissent l'achèvement rapide avant 2020, remplissant ainsi pleinement les engagements du Grenelle de l'environnement repris dans l'avant-projet de loi présenté par le Gouvernement. Compte tenu de ces éléments et de la détermination sans équivoque des collectivités territoriales, il est donc impératif que ce barreau soit bien inscrit dès le programme initial et que nous n'attendions pas un programme complémentaire pour y voir figurer cette ligne qui a une longueur d'avance sur certaines autres.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont](#)

Circonscription : Haute-Vienne (3^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 304

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 juin 2008, page 4540

Réponse publiée le : 4 juin 2008, page 2804

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 3 juin 2008