



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

TGV

Question orale n° 1835

Texte de la question

M. Jean-Yves Hugon appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, sur le projet de ligne à grande vitesse entre Limoges et Poitiers. Lors du CIADT du 18 décembre 2003, le Gouvernement inscrivait à la dernière minute un projet de LGV entre Limoges et Poitiers provoquant un très vif mécontentement en région Centre et plus particulièrement dans le département de l'Indre. Si ce projet devait voir le jour, cela aurait des conséquences économiques, donc sociales, dramatiques pour ce territoire car la région Centre se verrait définitivement écartée de la très grande vitesse. Un débat public a été organisé du 3 septembre au 18 décembre 2006. Différentes réunions, dont celle à Châteauroux qui a rassemblé plus de 1 500 personnes, ont permis de développer nos arguments contre ce projet mais surtout de faire valoir un projet alternatif, le TGV CAPITOLE (qui a fait l'objet d'un cahier d'acteurs) mettant Limoges également à 2 heures de Paris dans un premier temps, desservant la région Centre, et obéissant par la même à une véritable logique d'aménagement du territoire. À plusieurs reprises, il a demandé que RFF procède à une étude comparative sincère et approfondie entre les deux projets en tenant compte notamment du nombre d'habitants potentiellement concernés. À ce jour, cette étude n'a pas été sérieusement menée. Or la commission particulière du débat public doit rendre son rapport le 18 février 2007. Le Gouvernement doit prendre une décision au plus tard le 18 mai 2007. Il lui demande donc avant de prendre une décision définitive de veiller à ce que tous ces éléments soient bien pris en compte et tout particulièrement les intérêts et l'avenir des populations de la région Centre et du département de l'Indre.

Texte de la réponse

PERSPECTIVES DU PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Hugon, pour exposer sa question, n° 1835, relative aux perspectives du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges.

M. Jean-Yves Hugon. Je souhaite associer à ma question mon collègue M. Patrice Martin-Lalande, député du Loir-et-Cher.

Monsieur le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, lors du CIADT du 18 décembre 2003, le Gouvernement a inscrit à la dernière minute un projet de ligne à grande vitesse entre Limoges et Poitiers, provoquant un très vif mécontentement en région Centre et, plus particulièrement, dans nos départements respectifs de l'Indre et du Loir-et-Cher.

Si ce projet devait voir le jour, cela aurait des conséquences économiques, donc sociales, dramatiques pour le territoire que nous représentons à l'Assemblée nationale, car notre région serait l'une des seules de France à se voir définitivement écartée de la très grande vitesse.

Un débat public a été organisé du 5 septembre au 18 décembre 2006. Au cours des différentes réunions, dont celle à Châteauroux qui a rassemblé plus de 1 500 personnes, nous avons pu développer nos arguments contre ce projet, mais surtout faire valoir un projet alternatif - dont je vous avais parlé : le TGV-Capitole. Ce dernier, qui a fait l'objet d'un cahier d'acteurs, mettrait Limoges à deux heures de Paris dans un premier temps, et à une

heure trente dans un second temps, et desservirait la région Centre, obéissant par là-même à une véritable logique d'aménagement du territoire.

À plusieurs reprises, j'ai demandé que RFF procède à une étude comparative sincère et approfondie entre les deux projets, en tenant compte notamment du nombre d'habitants potentiellement concernés. À ce jour, RFF n'a pas accédé sérieusement à cette requête.

La commission particulière du débat public doit rendre son rapport le 18 février prochain. Le Gouvernement doit prendre une décision au plus tard le 18 mai 2007. Je vous demande donc solennellement, monsieur le ministre, avant que le Gouvernement ne prenne une décision définitive, de veiller à ce que tous les éléments dont je viens de faire état soient bien pris en compte et, tout particulièrement, les intérêts et l'avenir des populations de la région Centre, notamment des départements du Loir-et-Cher et de l'Indre.

M. Patrice Martin-Lalande. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

M. Dominique Perben, *ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer*. Ainsi que vous l'avez rappelé, monsieur Hugon, le CIADT du 18 décembre 2003 a décidé de lancer les études du projet de ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges. Ce barreau permettra à cette dernière ville et au Centre-Ouest d'être relié à grande vitesse à la ligne Sud-Europe-Atlantique, et d'atteindre l'objectif de mettre Limoges à deux heures de Paris.

Le débat public qui s'est tenu entre le 1er septembre et le 18 décembre derniers, a permis de tenir une vingtaine de réunions publiques, au cours desquelles chacun a pu s'informer et s'exprimer sur l'opportunité, sur les objectifs et sur les caractéristiques principales du projet. Cette concertation permettra à RFF d'arrêter dans les prochaines semaines les suites qu'il donnera à ce débat, dès lors que la commission particulière du débat public aura rendu son avis.

Lors du débat, le projet soutenu par l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées a fait l'objet d'une contribution publique sous la forme du cahier d'acteurs que vous avez évoqué. La commission particulière du débat public a demandé à RFF de mener des études complémentaires afin d'analyser ce projet alternatif. Celles-ci ont confirmé ce que RFF avait indiqué dans le dossier support du débat public, à savoir que la première partie du projet, c'est-à-dire jusqu'à Châteauroux, coûterait au minimum un milliard d'euros de plus que le projet de LGV Poitiers-Limoges. En outre, même si le territoire desservi est plus vaste, le potentiel de trafic semble limité, ce qui, si l'on prend en compte l'augmentation de prix, dégrade la rentabilité socio-économique globale du projet. S'agissant de l'axe historique, le CIADT du 18 décembre 2003 avait par ailleurs pris trois décisions complémentaires, qui sont aujourd'hui mises en oeuvre.

La première portait sur la poursuite des travaux d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire sur l'axe Paris-Limoges-Brives. Dans ce cadre, un programme de régénération intégralement financé par RFF de 233 millions d'euros est en cours d'achèvement. C'est l'un des programmes les plus importants de ces dernières années. Par ailleurs, le programme de suppression des passages à niveau est en cours, l'État venant d'engager le financement de la suppression de cinq d'entre eux.

La deuxième décision importante relative à cet axe historique avait trait à l'expérimentation commerciale, aujourd'hui achevée, du matériel TEOZ sur cette ligne. En moyenne, quatorze TEOZ par jour circulent sur cette ligne à l'aller et au retour. Le plan d'exploitation de la SNCF prévoit de passer à une desserte TEOZ intégrale cette année, donc de ne plus exploiter que ce type de train.

Enfin, la troisième décision concernait la possibilité d'interconnexion au réseau TGV, notamment à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Ce point très important, dont vous avez souligné la nécessité, est en cours de discussion entre la SNCF et les collectivités.

Le Gouvernement est donc attentif à l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'Indre...

M. Jean-Yves Hugon. Et de la région Centre !

M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. ...et à la poursuite de l'amélioration de l'axe historique. Des financements sont d'ailleurs prévus dans le contrat de projets 2007-2013 de la région Centre à cette fin - sans oublier, monsieur Martin-Lalande, le Loir-et-Cher.

M. Patrice Martin-Lalande. Merci, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Hugon.

M. Jean-Yves Hugon. Monsieur le ministre, vous avez commencé votre réponse en usant d'un futur de l'indicatif, qui est la marque d'un fait établi, alors que j'aurais préféré vous entendre parler au conditionnel qui, lui, laisserait encore planer le doute. J'ose espérer en effet que la décision n'est pas encore prise et que lorsque vous dites "

permettra ", il faut entendre " permettrait ", car je ne doute pas que le Gouvernement tiendra compte des conclusions du rapport de la commission particulière du débat public.

S'agissant de la modernisation de la ligne actuelle, qui est prévue et dont nous avons besoin, le temps politique n'est pas le même, puisque, si le TGV est un projet à l'horizon d'une génération, cette modernisation est pour tout de suite. Il faut cependant savoir que la suppression des passages à niveaux, à laquelle vous avez fait allusion, ne nous fera gagner que quelques minutes. Ce n'est pas moi qui le dis, car je ne suis pas un spécialiste en la matière, mais les responsables de la SNCF et de RFF, et ils nous l'ont confirmé à plusieurs reprises lors des diverses réunions tenues dans le cadre du débat public. La modernisation de la ligne n'est donc pas forcément pour nous une bonne nouvelle. Ce que nous voulons, c'est réduire de façon significative le temps de parcours entre nos départements respectifs et la capitale.

Il est vrai que nous avons le TEOZ, que je connais bien pour le prendre toutes les semaines - et encore ce matin. Il s'agit, certes, d'un train un peu plus confortable, mais avec ce train corail amélioré nous ne gagnons pas de temps, sachant également qu'il crée quelques mécontentements, la réservation y étant obligatoire. Je voudrais réitérer très solennellement ma demande, monsieur le ministre, de voir notre revendication prise en compte, dans un souci d'aménagement du territoire. Nous ne pouvons comprendre pourquoi la région Centre n'aurait pas droit une desserte ferroviaire à très grande vitesse, alors que Poitiers dispose déjà de la sienne et que la ligne naturelle qui relie Limoges à Paris passe par notre région.

J'insiste vraiment pour que, avant toute décision définitive, ces deux projets fassent l'objet d'une comparaison très précise. Il est vrai que le projet que nous défendons coûte un petit peu plus cher. Cependant, d'après nos calculs, le TGV-Capitole, ramené au nombre d'habitants concernés, coûterait deux fois moins que le projet Limoges-Poitiers.

Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte tous ces arguments avant de prendre une décision qui ne pourrait être que funeste pour nous.

M. Patrice Martin-Lalande. Nous comptons sur vous, monsieur le ministre !

(Mme Hélène Mignon remplace M. Éric Raoult au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE MME HELENE MIGNON,
vice-présidente

Données clés

Auteur : [M. Jean-Yves Hugon](#)

Circonscription : Indre (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1835

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : intérieur et aménagement du territoire

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 janvier 2007, page 417

Réponse publiée le : 17 janvier 2007, page 285

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 16 janvier 2007