



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports

Question orale n° 285

## Texte de la question

Mme Catherine Coutelle appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'actualité des liaisons routières et ferroviaires sur les itinéraires Centre Europe-Atlantique et notamment l'axe Poitiers-Limoges. Elle associe ses collègues, députés ou élus de ces deux villes, régions et départements voisins, eux aussi préoccupés par les annonces récentes sur les suites du Grenelle de l'environnement. Les acteurs locaux attendent des réponses sur les deux volets de cette question, car ils vont dans le même sens, en interrogeant sa vision de l'aménagement du territoire et sa prise en compte de l'enjeu de ces liaisons est-ouest pour la région et pour la Nation. Il a été plusieurs fois interrogé sur les modalités de financement et la programmation des aménagements routiers, notamment après les propositions de l'association qui milite pour l'axe Nantes-Poitiers-Limoges et la mobilisation de l'ensemble des élus et entreprises concernés dans les Deux-Sèvres, la Vienne et la Haute-Vienne. La mise à l'étude d'un barreau est-ouest dans le programme supplémentaire de 2 500 kilomètres va dans le bon sens car elle souligne la dimension européenne du projet. Mais aucune mention n'est faite du tronçon Poitiers-Limoges malgré les engagements du Gouvernement en mars 2007. Ce sont 115 kilomètres qui s'intégreraient pleinement sans nuire à d'autres programmations éventuelles. Le projet Transline, représentant 1 070 kilomètres, doit être considéré dans sa globalité, car les synergies qu'il mobilise sont justement sa cohérence. En décembre, il a pris un engagement : celui de mettre très clairement au point ces itinéraires, d'en décider au premier semestre 2008 et d'étudier les partenariats publics-privés afin d'en accélérer le calendrier. Le premier semestre se termine et il comprendra notre insistance à obtenir des clarifications. Le flou qui règne sur ce dossier ne peut qu'inquiéter dès lors que l'on prend conscience des échéances extrêmement longues pour engager et réaliser ce type de travaux. Elle en vient au rail. La ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges, dont il connaît l'importance pour ce territoire et pour laquelle nous avons ces dernières années montré notre attachement, semblait acquise pour tous, en région. La loi de programmation, issue du Grenelle de l'environnement, annonce ses projets en matière de transport et il souhaite que les propositions ferroviaires soient étudiées en première lecture, avant l'été. Quelle surprise de découvrir que parmi les lignes annoncées, une a disparu de la carte : la LGV Poitiers-Limoges ! Si nous lisons ci ou là que ce passage à la trappe s'est fait au profit de la ligne Montpellier-Perpignan, elle ne peut ici que se faire la porte-parole du fort mécontentement des collectivités, des entreprises, des habitants de nos deux régions. Cette décision est contraire à la convention d'étude signée par l'État qui renierait là sa parole et balayerait le travail effectué par les élus et les services. Il doit revenir sur ces annonces. Les besoins de désenclavement de ces territoires sont criants. Pour poursuivre leur développement socio-économique, nous devons leur proposer des infrastructures à la hauteur de leur potentiel. Sur la route Nantes-Poitiers-Limoges, nous n'avons que trop attendu. Nous devons maintenant connaître l'engagement de l'État pour cet axe. Sur la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges, nous n'acceptons pas d'être laissés au bord du chemin, du rail devrais-je dire. Elle lui demande s'il peut lui indiquer les projets précis de son ministère pour ces liaisons. Elle compte sur son ambition pour le développement d'une grande région alliant le Poitou-Charentes, le Limousin, le Centre et l'ensemble du Massif Central.

## Texte de la réponse

## LIAISONS ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES

### POITIERS-LIMOGES

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle, pour exposer sa question, n° 285, relative aux liaisons routières et ferroviaires Poitiers-Limoges.

Mme Catherine Coutelle. Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire, je souhaite vous faire part de ma très vive inquiétude quant à l'actualité des liaisons routières et ferroviaires sur les itinéraires Centre-Europe-Atlantique, et notamment sur l'axe Nantes-Poitiers-Limoges. Je pense pouvoir associer mes collègues, députés ou élus des villes, départements et régions voisins, eux aussi fort préoccupés par les annonces récentes à la suite du Grenelle de l'environnement.

Les acteurs locaux attendent des réponses sur les deux volets de la question - routier et ferroviaire - car ils participent d'une même politique d'aménagement du territoire. M. Bussereau a été interrogé à plusieurs reprises sur les modalités de financement et sur la programmation des aménagements routiers, notamment après les propositions de l'association présidée par M. Ligot qui milite pour l'axe Nantes-Poitiers-Limoges et après la mobilisation de l'ensemble des élus.

La mise à l'étude d'un barreau est-ouest dans le programme supplémentaire de 2 500 kilomètres, rendu public le 30 avril, va dans le bon sens car elle souligne la dimension européenne du projet. Le président de l'Association logistique transport Ouest - l'ALTRO -, M. Souchon, l'a rappelé.

Cependant, aucune mention n'est faite du tronçon Poitiers-Limoges malgré les engagements pris par le Gouvernement en mars 2007. Ce sont 115 kilomètres qui s'intégreraient pleinement dans le programme sans nuire à d'autres programmations éventuelles. Or le projet Transline, représentant 1 070 kilomètres, doit être considéré dans sa globalité ; c'est sa force et sa cohérence.

En décembre, le secrétaire d'État chargé des transports a pris devant nous un engagement : celui de mettre très clairement au point ces itinéraires, d'en décider au premier semestre 2008 et d'étudier les partenariats public-privé afin d'en accélérer le calendrier.

Le premier semestre se termine et vous comprendrez notre insistance pour obtenir des clarifications, d'autant que les PDMI semblent en panne. Le flou qui règne sur ce dossier ne peut qu'inquiéter dès lors que l'on prend conscience des échéances pour le moins longues nécessaires pour engager et réaliser ce type de travaux. Les usagers des RN 147 et 149 ne peuvent se contenter des morceaux qui s'ajoutent les uns aux autres, très lentement, et ils s'impatientent. On déplore encore un mort et deux blessés graves le week-end dernier sur ces itinéraires ! Il y a donc urgence. Pourrons-nous obtenir des réponses très précises ?

J'en viens au rail. La ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges, dont nous connaissons l'importance pour ce territoire semblait acquise pour tous, en région.

Or, dans le projet de loi de programmation issu du Grenelle de l'environnement, qui annonce vos projets en matière de transport ferroviaire, et dont les propositions doivent être étudiées avant l'été, quelle surprise de découvrir que, parmi les lignes annoncées, une a disparu des cartes : la LGV Poitiers-Limoges !

Je me fais ici la porte-parole du fort mécontentement des collectivités, des entreprises, des habitants de nos deux régions.

Cette décision est contraire aux conclusions du débat public de décembre 2006 et aux décisions de RFF de poursuivre les études pour la création de cette voie. L'État renierait-il sa parole ? Et balayerait-il le travail effectué par les élus, les associations, les habitants et ses services ? Le secrétaire d'État chargé des transports va-t-il revenir sur ces annonces ?

Les besoins de désenclavement est-ouest de ces territoires sont criants. Ils concernent 3 millions d'habitants et 900 000 emplois. Pour poursuivre leur développement socio-économique, pour leur compétitivité et leur rayonnement, ces régions du Centre-Europe-Atlantique doivent avoir des infrastructures à la hauteur de leur potentiel, afin de les inscrire dans les grands corridors européens de transport.

Monsieur le secrétaire d'État, sur la route Nantes-Poitiers-Limoges, nous n'avons que trop attendu. Nous devons maintenant connaître les engagements de l'État pour cet axe. En ce qui concerne la LGV Poitiers-Limoges, nous n'acceptons pas d'être laissés pour compte. Pouvez-vous nous indiquer les projets précis du secrétariat d'État aux transports pour ces deux liaisons ?

Nous comptons sur votre ambition pour le développement d'une grande région alliant le Poitou-Charentes, le Limousin et le Centre. Nous sommes dans l'attente de vos réponses et de vos engagements.

M. le président. La parole est à M. Hubert Falco, secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire.

M. Hubert Falco, *secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire*. Madame la députée, je vous prie tout

d'abord d'excuser mon collègue Dominique Bussereau, retenu à Berlin pour une réunion préparatoire à la future présidence française de l'Union européenne. Mais avouez que le secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire, qui travaille dans le même pôle que celui chargé des transports, peut vous répondre sur ces sujets touchant le territoire.

Vous avez appelé notre attention sur les liaisons routières et ferroviaires concernant les itinéraires Centre-Europe-Atlantique, et notamment l'axe Poitiers-Limoges.

S'agissant du volet routier de votre question, les études récentes de concédabilité, qui ont été présentées en septembre 2006 à l'ensemble des acteurs concernés, ont conclu que, compte tenu de la faiblesse des trafics envisagés, aucun projet d'aménagement à caractéristique autoroutière de la liaison Poitiers-Limoges ne pouvait être concédé, et ce même en supposant des niveaux de trafic dépassant de 40 % ceux issus des modélisations. Un aménagement sur crédits budgétaires est en cours dans le cadre du volet routier du contrat du plan État-région et sera poursuivi par les programmes de développement et de modernisation des itinéraires qui sont en cours d'élaboration.

C'est ainsi que, dans les Deux-Sèvres, les travaux de mise en route express à deux fois deux voies sont en cours sur 20 km entre Cholet et la route départementale 33. La mise en service est prévue fin 2008. Dans la Vienne et en Haute-Vienne, d'autres travaux ont été réalisés, comme la déviation de Bellac en 2007, ou sont en cours, comme la déviation de Fleuré. Les études préalables aux enquêtes d'utilité publique se poursuivent sur plusieurs tronçons de l'itinéraire.

Plus globalement, le Grenelle de l'environnement, souhaité par le Président de la République, doit permettre d'inscrire les politiques publiques dans une perspective de développement durable et d'inventer collectivement les conditions d'une nouvelle croissance. Les conclusions de la première phase de cette large concertation sont maintenant connues.

La réflexion nationale se poursuit au travers de comités opérationnels destinés à décliner les orientations du Grenelle de l'environnement. L'un de ces comités est notamment chargé de proposer de nouveaux critères de sélection des grands projets routiers et ferroviaires.

Sur ces bases, les projets routiers les plus importants seront réévalués dans les mois prochains afin de vérifier leur adéquation aux nouveaux objectifs que s'est fixés le Gouvernement. Une attention particulière sera apportée aux réponses adaptées qu'il conviendra d'apporter aux besoins de déplacements pour le développement de la grande région constituée par le Poitou-Charentes, le Limousin, le Centre et l'ensemble du Massif Central.

S'agissant du développement du réseau ferroviaire, comme vous le savez, une impulsion nouvelle au programme des lignes à grande vitesse et, d'une manière plus générale, à l'utilisation du transport ferroviaire et du transport collectif, a été décidée à la suite du Grenelle de l'environnement.

Dans le droit fil de la première phase de concertation du Grenelle, le projet de loi dit " Grenelle I ", adressé le 30 avril dernier au Conseil économique et social, définit les objectifs de développement du réseau ferré à grande vitesse et propose un programme concernant les 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse à lancer d'ici à 2020.

Le projet de loi a également confirmé la définition d'un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres dans une perspective de long terme, incluant notamment la mise à l'étude d'un barreau est-ouest. Il prévoit, enfin, l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transports, qui fixera notamment les orientations de l'État en matière de développement du réseau.

Le projet de loi précise, de plus, que le programme de réalisation des lignes à grande vitesse fera également l'objet d'une concertation approfondie d'ici à la fin de l'année 2008. Cette concertation permettra notamment aux collectivités du Limousin et de Poitou-Charentes de faire valoir leurs souhaits, leurs préoccupations, et de souligner les synergies possibles avec les infrastructures existantes ou projetées, préalablement aux décisions du Gouvernement.

D'ores et déjà, je peux vous confirmer que, à mon sens, le projet de loi " Grenelle I " ne remet pas en cause le projet de LGV entre Poitiers et Limoges, dont le débat public, qui s'est tenu à l'automne 2006, a confirmé l'opportunité. Le degré d'avancement de la LGV Poitiers-Limoges permet de la faire figurer en bonne place parmi les opérations à retenir au 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 projets État-région du Limousin et dans la convention de financement, d'un montant de 30 millions d'euros, signée en décembre 2007 par l'État,

RFF et neuf autres collectivités locales du Limousin et de Poitou-Charentes.

Voilà, madame la députée, les réponses que je me devais de vous faire.

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle.

Mme Catherine Coutelle. Merci, monsieur le secrétaire d'État, pour vos réponses.

Sur le volet routier, vous comprendrez qu'elles ne me donnent pas satisfaction. Cela fait quarante ans - quarante ans ! - que nous attendons une liaison digne de ce nom entre Nantes, Poitiers et Limoges. Je pourrais vous faire lire des articles datant des années soixante. Cela fait quarante ans que des associations et des élus se battent pour que cet axe soit en double voie. Certes, il y a des avancées, mais si minimes, si faibles, si lentes que nous commençons à désespérer.

Nous convenons tous que, dans le cadre du développement durable, il faut diminuer ces transports quotidiens. Mais qu'offre-t-on aux populations qui sont allées vivre à 20 ou 25 kilomètres des villes et qui doivent chaque jour aller à Poitiers avec leur véhicule, ou emprunter la liaison Poitiers-Limoges ? Ces routes sont dangereuses, et elles obèrent considérablement le développement de ces territoires.

Quant à la LGV, monsieur le secrétaire d'État, j'entends votre réponse. Je me fondais sur un article de *La Vie du Rail*, qui passe pour un journal sérieux, et qui lui-même reconnaissait que " Montpellier-Perpignan remplace Poitiers-Limoges ". Peut-être cette information n'est-elle pas exacte, mais nous aimerions être vraiment rassurés. Je pense que les élus de Limoges reposeront la question.

Comme vous l'avez rappelé, concernant cette ligne à grande vitesse, les débats publics ont eu lieu, et le conseil d'administration de RFF l'a actée. Nous souhaiterions qu'il soit confirmé que cette liaison sera bien mise à l'étude très prochainement, afin que le territoire soit maillé dans un sens est-ouest.

Autre point, que je n'ai pas évoqué parce que je ne voulais pas multiplier les questions : le fret sur un axe transversal mériterait d'être développé.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Catherine Coutelle](#)

**Circonscription :** Vienne (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 285

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 27 mai 2008, page 4284

**Réponse publiée le :** 28 mai 2008, page 2479

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 27 mai 2008