



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Lyon Nantes

Question orale n° 839

Texte de la question

Mme Catherine Coutelle interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le schéma ferré national, plus particulièrement l'importance d'un axe transversal qui s'inscrit dans une perspective européenne. Elle associe plusieurs de ses collègues concernés et souhaite défendre l'enjeu d'une ligne ferroviaire Nantes-Poitiers-Limoges-Montluçon-Lyon.

Texte de la réponse

LIAISON FERROVIAIRE NANTES-POITIERS-LIMOGES-MONTLUÇON-LYON

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle, pour exposer sa question, n° 839, relative à la liaison ferroviaire Nantes-Poitiers-Limoges-Montluçon-Lyon.

Mme Catherine Coutelle. Je souhaitais interroger M. Dominique Bussereau sur le schéma des infrastructures de transports, mais je ne doute pas, monsieur le secrétaire d'État, que vous saurez répondre à mes questions. Je viens de lire, sur le site du Sénat, une réponse écrite du ministère en date du 26 novembre 2009. La réalisation d'un schéma national des infrastructures de transport figure explicitement dans la loi relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement. Ce schéma concerne à la fois le développement, la modernisation et l'entretien des réseaux d'infrastructures, ainsi que l'impact de ces réseaux sur l'environnement. Les travaux d'élaboration du schéma sont aujourd'hui bien engagés.

Le fuseau pour la réalisation de la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges a été approuvé le 6 novembre par le comité des financeurs. Il s'agit d'une liaison inscrite dans les 2 000 kilomètres de LGV à réaliser d'ici à 2020. J'avais d'ailleurs défendu l'amendement spécifiant son inscription.

Son tracé précis à l'intérieur du fuseau, qui devra prendre en considération les exigences de protection des habitants et de l'environnement, sera arrêté d'ici un an.

À l'occasion de cette décision importante, je souhaite poser trois questions.

Pour moi, comme pour les élus, parlementaires et responsables locaux, mais aussi pour les citoyens qui sont à l'initiative de la création de l'association ALTRO, ce maillon Poitiers-Limoges est le début d'une transversale dite Transline, qui devrait relier Rennes, Nantes, Poitiers, Limoges, puis Montluçon et Lyon, rejoignant ainsi le doublement de la ligne Paris-Lyon-Marseille.

Ce " barreau est-ouest " a vocation à relier la façade atlantique, depuis Nantes, La Rochelle ou Bordeaux, et l'est de la France, voire de l'Europe. Il dessert six capitales régionales sans passer par Paris - ce qui est une nouveauté - et désenclave le Limousin. Il ne se conçoit évidemment qu'en complémentarité avec les TER, pour que la plus grande partie de la population de ces régions puisse avoir accès aux trains. Il croiserait à Poitiers la LGV Sud-Europe-Atlantique, faisant de cette ville un noeud ferroviaire des lignes à grande vitesse.

Première question : le schéma national des infrastructures reprendra-t-il dans son intégralité cette ligne est-ouest ? La réponse écrite dont je parlais voici un instant m'inquiète un peu, car les travaux d'élaboration ont l'air bien avancés déjà, sans que les concertations avec les territoires et les élus semblent à l'ordre du jour.

Ma seconde question, plus locale, a trait au tronçon Poitiers-Limoges. Le schéma national des infrastructures de transports porte également, on le sait, sur les routes. Or il est urgent de mettre à double voie la route Nantes-

Poitiers-Limoges, la RN147-149 - qui est aussi la route Centre Europe Atlantique. Les travaux d'amélioration sont particulièrement lents en Poitou-Charentes. Il serait pertinent que l'emprise de la RN 149 entre Poitiers et Limoges, qui fait pour l'instant des " s " autour de la ligne ferroviaire à grande vitesse, lui soit parallèle. Il n'y aurait ainsi qu'une seule coupure des territoires, ce qui limiterait les nuisances pour les habitants. Les études sont en cours pour les deux projets. Le secrétaire d'État chargé des transports pourra-t-il faire converger le travail de RFF avec celui de la direction des routes ?

Troisième question, beaucoup plus générale mais d'actualité, et qui inquiète beaucoup les habitants et les élus locaux : celle du financement des infrastructures. Elle est à l'ordre du jour de toutes les réunions publiques qui ont lieu aujourd'hui sur la LGV.

La réponse selon laquelle ces projets n'aboutiront que si les collectivités mettent la main à la poche n'est pas recevable. Le réseau ferré et les routes nationales sont de la compétence de l'État. Au moment où le Gouvernement veut clarifier les compétences et réformer la taxe professionnelle, il ne peut recourir à des financements croisés pour l'une de ses compétences éminentes, à savoir les grands réseaux. S'il veut relever le défi du Grenelle, il est temps de trouver des moyens de financer ces transports.

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France n'a malheureusement plus les ressources pour ce faire, après la privatisation des autoroutes. Quels sont les financements pérennes auxquels songe le ministère ? Le grand emprunt ? Il ne sera pas pérenne. Des financements européens ? Une contribution des sociétés d'autoroutes ou des activités polluantes ?

On ne saurait recourir au seul renchérissement des péages de RFF, car ils pèseront aussi bien sur les tarifs de la LGV que sur ceux des TER. Les régions qui participent aux infrastructures paieraient deux fois ; ce serait leur faire subir une double peine.

Au moment où se tient le sommet de Copenhague, des efforts importants doivent être réalisés dans le domaine des transports. Il serait regrettable que les décisions du Grenelle ne trouvent pas une traduction complète en ce domaine.

M. le président. La parole est à M. Benoist Apparu, secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme.

M. Benoist Apparu, *secrétaire d'État chargé du logement et de l'urbanisme*. Madame la députée, le principe de la réalisation d'un barreau ferroviaire est-ouest a été retenu par la loi de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, au sein du programme des 2 500 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à réaliser. Par ailleurs, il a vocation à être inscrit au schéma national des infrastructures de transport qui constituera le document de planification de référence.

Certaines sections s'inscrivant dans cette logique transversale font d'ores et déjà l'objet d'études conduites par RFF.

Il s'agit d'abord de la branche Poitiers-Limoges de la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique, figurant dans le programme des 2 000 kilomètres de lignes nouvelles à construire d'ici 2020. Les études sont en cours, en vue de lancer l'enquête publique en 2011.

Il s'agit ensuite de la partie sud du projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, figurant également au programme des 2 500 kilomètres. Les études préalables au débat public sur ce projet complexe ont été lancées en octobre 2009, et les partenaires du projet souhaitent lancer le débat public dans les meilleurs délais. La poursuite des études doit se concevoir de manière progressive, compte tenu de l'ampleur du projet et de l'horizon plus lointain de sa réalisation. Dans cette logique, la recherche des sections venant compléter cette transversale pourra intervenir dès lors qu'auront été précisées les caractéristiques des sections déjà à l'étude. Concernant la complémentarité des réseaux routier et ferroviaire et les questions de financement que vous avez évoquées, je saisirai tout à l'heure Dominique Bussereau pour qu'il vous apporte une réponse dans les meilleurs délais.

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

Mme Catherine Coutelle. Monsieur le secrétaire d'État, j'ai entendu mentionner des échéances différentes : fin 2009, début 2010, premier semestre 2010. Aussi voudrais-je recevoir davantage de précisions sur le calendrier du schéma national des infrastructures de transport.

En outre, je souhaiterais que soient harmonisés les travaux de RFF et des directions régionales de l'équipement.

Données clés

Auteur : [Mme Catherine Coutelle](#)

Circonscription : Vienne (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 839

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er décembre 2009, page 11246

Réponse publiée le : 10 décembre 2009, page 10441

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 1er décembre 2009