

Contribution de Marie-Françoise PEROL-DUMONT

*Commission nationale du débat public
Ligne Grande Vitesse Limoges - Poitiers
Mardi 5 septembre 2006*

Relier Limoges à Paris par train en moins de 2 heures est une demande portée par le Conseil général de la Haute-Vienne depuis plus de 15 ans.

Les débats sur ce sujet ont été nombreux, parfois houleux quant aux modalités de cette liaison, mais il n'en demeure pas moins que l'objectif affirmé a toujours été une amélioration de la relation avec Paris et partant de là un accès facilité via le réseau à grande vitesse aux capitales nord européennes.

Ainsi, le **20 décembre 1993, le Conseil général de la Haute-Vienne**, dans une résolution sur l'aménagement du territoire, **s'est-il prononcé pour « le raccordement au réseau de TGV par l'adoption de la solution la plus rapide de mise en œuvre ».**

Il semble, fin 2006 soit 13 ans plus tard, que cette solution passe par un raccordement à Poitiers. J'y souscris sans état d'âme d'autant que le département de la Haute-Vienne, situé aux marges extrêmes du massif central, entretient déjà des relations privilégiées dans les domaines universitaire, industriel, touristique et commercial avec la façade atlantique, vers laquelle sa position géographique le tourne tout naturellement.

Comptable néanmoins de l'aménagement départemental, j'insiste sur le fait que ce choix ne doit pas conduire à l'abandon de la ligne via Châteauroux, Vierzon et Orléans, qui ne pourra pas, sous prétexte de la mise en service du barreau en direction de Poitiers à une échéance encore lointaine, attendre en l'état jusqu'en 2017. Cette ligne réclame des interventions urgentes pour retrouver le niveau de service qui était offert, dans les années 60, par le Capitole.

Ces fondamentaux étant posés et alors que s'ouvre le débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, plusieurs observations s'imposent, d'une part sur la complémentarité des modes de transport, mais également sur la coexistence des infrastructures.

La question de la complémentarité des modes de transport me paraît constituer, en effet, le point faible du dossier élaboré par RFF et soumis au débat public. Si l'articulation TGV / TER est brièvement évoquée, la question du fret et des sillons offerts aux trains de marchandises est laissée dans l'ombre et la complémentarité rail – route est quant à elle totalement ignorée.

Cette absence peut tenir à un vide méthodologique, mais elle n'en pose pas moins problème, notamment à l'heure où l'aménagement de la liaison routière Limoges – Poitiers est également à l'étude.

Aussi, il me semble indispensable que le débat public apporte un éclairage complémentaire sur les questions suivantes :

- quel partage modal des trafics voyageurs et marchandises ? Le choix implicite actuel semble dédier le rail aux voyageurs et la route au fret. Or, à l'heure du développement durable, on ne peut considérer ce choix, éminemment politique, comme un pré-acquis dans le cadre du débat, sauf à accepter de faire l'impasse sur les questions de fond et de limiter à un simulacre ce débat.
- la deuxième question concerne plus particulièrement les gares qui devront à mon sens, pour le moins faire l'objet d'aménagements et intégrer des infrastructures de rabattement pour autoriser un accès élargi à la LGV.
- la troisième concerne l'impact estimé de la LGV sur le trafic routier entre Limoges et Poitiers et par voie de conséquence sur les projets autoroutiers de liaison entre l'A10 et l'A20 actuellement à l'étude.

Cette coexistence des infrastructures, avec des projets routier et ferroviaire conduits à ce stade sans concertation, pose également avec une acuité accrue la question des enjeux en termes d'occupation des sols

et d'environnement. Cela est particulièrement vrai pour l'option centrale de la LGV, appelée à coexister avec le futur aménagement à 2 fois 2 voies de la RN147. Mais cela est également vrai pour l'option sud à sortie de Limoges, en parallèle avec la future RN141.

Aussi, me semble-t-il être une impérieuse nécessité d'intégrer, à ce stade du dossier, les données relatives à l'addition des effets de coupure, de morcellement des espaces et terrains agricoles, des effets sonores et environnementaux.

L'objet du débat public qui s'ouvre est d'éclairer les choix du maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France. L'Assemblée départementale que je préside ne s'est pas encore officiellement saisie du dossier, cette intervention est donc personnelle, aussi, n'est-il pas question pour moi à ce stade de me prononcer sur tel ou tel fuseau.

Sachez simplement que nos choix seront guidés par la recherche de l'option la moins pénalisante pour notre environnement et notre cadre de vie tout en étant la plus économiquement supportable par le contribuable.

Sur les financements attendus, j'ai pu noter que RFF formule explicitement dans son dossier l'hypothèse d'une participation financière du Conseil général au financement de la LGV. La position constante du Conseil général a toujours été de ne pas intervenir sur les infrastructures d'intérêt national, relevant de la stricte compétence de l'Etat, position renforcée depuis la mise en oeuvre de l'Acte II de la décentralisation.

Au final, c'est de manière globalement favorable qu'à titre personnel j'accueille le projet de LGV tout en restant vigilante sur les conséquences du dossier.

Vigilante au regard des masses financières à mobiliser, à une époque où l'argent public est rare, tant pour l'aménagement ferroviaire que pour l'aménagement routier.

Favorable néanmoins dans la mesure où ce projet constitue un début de réponse en terme de désenclavement ferroviaire et d'aménagement du territoire et offre une alternative au tout routier. Le débat public doit

maintenant absolument permettre de préciser les caractéristiques de cette alternative. Cela nécessite de considérer la LGV comme un élément de l'économie globale des transports et pas seulement comme un moyen juxtaposé aux autres et de rechercher l'harmonie de cette économie globale.

Marie-Françoise PEROL-DUMONT