

LGV POITIERS LIMOGES

Position des élus Verts de la ville de Poitiers Et des Verts Poitou-Charentes

Les Verts ne sont pas opposés par principe au TGV, nous sommes attachés à deux principes :

- **la priorité du rail sur la route pour lutter contre l'effet de serre et limiter la consommation d'énergie**
- **à objectif identique, la préférence à la modernisation d'infrastructures existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures.**

Les Elus Verts de Poitiers l'ont montré clairement en soutenant le projet de LGV Tours Bordeaux et en faisant des propositions qui ont finalement été retenues telle que le regroupement du tracé du TGV avec celui de l'A10 pour regrouper les nuisances.

Nous considérons que la construction de LGV doit répondre à 3 critères:

- **s'intégrer dans un schéma global européen**
- **avoir une pertinence sur le plan économique**
- **présenter un intérêt national en contribuant à un aménagement équilibré de l'ensemble du territoire.**

Sur le plan européen, certes on peut envisager, comme ALTRO, le fait que ce tronçon soit une première étape vers la Transversale Alpes-Auvergne-Atlantique, elle-même tronçon d'un corridor Européen Lisbonne-Kiev. On peut aussi faire d'autre choix. Celui, comme nous l'avons déjà demandé à plusieurs reprises au Conseil Municipal de Poitiers, de rouvrir la liaison ferrée entre Poitiers et Nantes. L'infrastructure de celle-ci existe toujours. Sa mise a niveau serait moins onéreuse, plus rapide **et démontrerait dès maintenant la volonté d'ouvrir sur la façade atlantique** et de transférer les marchandises sur le train, ce qui soulagera d'autant les populations de la CAP confrontées au trafic des poids lourds.

Sur les aspects économiques, nous avons aussi le plus grand doute sur ce projet. En effet, des années ont été nécessaires pour financer le TGV Est à vocation européenne affichée qui desservait plusieurs millions d'habitants. Ce projet Poitiers-Limoges ne concernera qu'une population limitée

L'importance de l'investissement prévu pour la ligne LGV hypothéquerait aujourd'hui tout autre effort dont le rail a besoin :

- **la mise à niveau de l'entretien des infrastructures existantes**
- **la modernisation des lignes actuelles**
- **la restauration éventuelle de lignes inopportunément abandonnées.**

Tout retard pris actuellement (par manque de volonté politique) dans l'entretien des voies et leur modernisation entraîne des transferts du rail vers la route.

D'autres projets ont été retenus lors du CIAT du 18 décembre 2003:Le Mans-Rennes, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Espagne, Marseille-Nice. Tous desservent plus de population. Tous

ne sont pas financés à l'heure actuelle. Il y a fort à parier qu'ils seront réalisés avant celui qui nous réunit aujourd'hui et que ce projet ne voit jamais le jour.

Par ailleurs, nous sommes soucieux du bon usage des deniers publics. Dans ce cadre, nous nous interrogeons sur la rentabilité socio économique d'un tel projet. Dans le meilleur des cas (option centrale), elle est de 3,3%. Il est intéressant de la comparer à celle qui était affichée pour la ligne Tours Bordeaux. Dans les études préliminaires, elle était chiffrée à un peu plus de 10%. Est-ce raisonnable?

Sur l'aménagement du territoire, il est incontestable que ce tronçon renforcerait le rôle de Poitiers comme noeud d'échanges. Par contre, il contribuerait également à renforcer l'enclavement de la partie centrale de la France. Nous nous sommes toujours opposés à la mise en compétition des territoires. A ces orientations, nous opposons la coopération et le travail en réseau.

En conclusion, avec la LGV Poitiers Limoges nous nous demandons si on ne met pas les wagons avant la locomotive. Le changement climatique qui nous menace ne nous demande pas seulement de relier vite Limoges à Poitiers ou Paris, il nous impose de mettre vite, très vite, tout le monde et toutes les marchandises sur le rail.

Pour cela l'urgence ce n'est pas la LGV Poitiers Limoges. L'urgence est de moderniser la ligne Poitiers Limoges (plus de treize ans pour commencer les travaux), moderniser la ligne Poitiers Limoges tel que le projet existait avant le CIADT de décembre 2003, et rouvrir la liaison Poitiers Nantes, ceci serait significatif d'un véritable changement de politique de déplacement privilégiant réellement le rail.

Si tout cela est fait, nous verrons s'il est alors nécessaire de passer à la Très Grande Vitesse, et si le projet qui nous est proposé à un sens.

Le Porte Parole des Elus Verts

Robert ROCHAUD