

La Présidente de la
Région Poitou-Charentes

Monsieur Dominique BUSSEREAU
Secrétaire d'Etat en charge du Transports
Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du
Développement Durable et de la Mer
40 rue du Bac
75700 PARIS

Poitiers, le - 4 NOV. 2009

Monsieur le Ministre,

Le projet de construction d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges provoque à juste titre une inquiétude profonde, voire un rejet, parmi la population et les élus du Sud-Vienne. Un débat participatif organisé par la Région Poitou-Charente le mardi 20 octobre à Poitiers a permis de faire le point sur les arguments en faveur et à l'encontre de ce projet, même si je trouve regrettable le refus de RFF et de l'Etat d'y participer. Par ailleurs, de nombreux maires se sont plaints auprès de moi des pressions qui sont faites par le Préfet de Région afin qu'ils entérinent le tracé définitif.

Le projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, tel qu'il est présenté, ne me paraît pas acceptable en l'état. Je demande donc que soient pris en compte les réserves suivantes:

1° Le projet actuellement proposé par RFF souffre de lacunes importantes en matière de concertation avec la population. La commission du débat public s'est déroulée dans un contexte et à un moment où la population, insuffisamment informée et sensibilisée à cette question, n'a pu mesurer l'étendue des décisions qui allaient être prises et les bouleversements qu'elles allaient engendrer. Une nouvelle phase de concertation doit donc être menée. Le refus par RFF de participer à ce débat participatif, visiblement sous la pression de l'Etat, augure mal de la réelle volonté d'associer la population à la réalisation de ce projet et témoigne plutôt d'un mépris des riverains.

REGION
Poitou
Charentes

2° Le projet actuel de RFF n'a pas encore démontré sa pertinence sur le plan de sa rentabilité économique. Il n'a pas réussi non plus à démontrer l'intérêt de la LGV comparativement à d'autres projets alternatifs comme la ligne Poitiers-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT). Il est nécessaire qu'un travail transparent soit réellement engagé pour que soit démontré le bien fondé de la LGV et que le maintien du projet soit décidé en conséquence.

3° Le projet de desserte TGV ne doit pas aboutir à remettre en cause la desserte TER sur Poitiers-Limoges. De même, il ne doit pas amener à limiter le nombre de dessertes TER en gare de Poitiers. Sur ces deux points, nous n'avons pas de réponse précise de la part de RFF.

4° La construction d'une ligne à grande vitesse relève de la compétence de l'Etat. Il revient donc à l'Etat de financer sa construction. Après le chantage par la menace de ne pas desservir Poitiers, Châtelleraut et Angoulême qui s'est opéré sur la LGV Sud Europe Atlantique, il est évident que la Région ne sera pas en mesure de dégager des financements supplémentaires pour la création de la ligne Poitiers-Limoges.

C'est pourquoi, avant de continuer dans un projet mal ficelé, mal compris, mal accepté, je propose que soit engagée une nouvelle phase de réelle concertation avec la population, les associations, les élus et les acteurs économiques.

Cette phase de concertation aura pour mission d'évaluer le projet actuellement proposé par RFF et de bien évaluer:

- sa pertinence économique au regard des coûts de construction, de l'attractivité économique éventuelle qu'il va susciter sur le territoire traversé, du schéma de financement proposé, etc.
- sa pertinence écologique au regard de ses effets de substitution aux transports routiers, des atteintes à la biodiversité et à l'environnement liées aux travaux de construction, etc.
- sa cohérence dans le schéma global des transports ferroviaires existants, et notamment avec les Trains Express régionaux qui sont complémentaires en Poitou-Charentes avec les dessertes TGV. Les deux Régions Poitou-Charentes et Limousin ont investi lourdement pour la rénovation de la ligne TER Poitiers-Limoges.
- la prise en considération des intérêts de riverains en matière de compensation financière, de gestion des nuisances, d'insertion paysagère, etc.
- l'intérêt de ce projet au regard d'autres solutions alternatives telles que la ligne Poitiers-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) ou la desserte TGV par l'électrification de la ligne existante.

C'est à la lumière de ce travail que devra être décidé de la poursuite ou non de ce projet de construction d'une ligne à grande vitesse. Au regard de ces éléments, il va de soi que la Région Poitou-Charentes ne participera pas aux travaux du Comité des Financeurs de cette ligne.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Ségolène ROYAL

P.J.: Synthèse du débat participatif tenu à la Maison de la Région Poitou-Charentes le 20 octobre 2009.

Synthèse des argumentaires

POUR LE PROJET ACTUEL	CONTRE LE PROJET ACTUEL
<p>Désenclavement du sud Vienne et du Limousin</p> <ul style="list-style-type: none"> - permettra de désenclaver le Sud Vienne ainsi que le Limousin, à condition d'un arrêt TGV en gare de Montmorillon. - favorisera l'activité économique locale - permettra de raccorder les villes de Poitiers et de Limoges et de favoriser la proximité de cette dernière avec Paris 	<p>Pas d'impact positif sur le plan de l'économie et de l'aménagement du territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> - coût très important de la construction qui va devoir être supporté en partie par les collectivités locales et donc les impôts locaux - rentabilité économique du projet très faible à hauteur de 3% - le coût du billet de train risque d'être très cher, et très supérieur à ce qui est actuellement payé par les usagers - le gain de temps du TGV comparativement à la nouvelle desserte TER est faible - pas de dynamisme sur les entreprises locales car pas d'arrêt en sud vienne de prévu (sinon pendant la période de construction de la ligne) - il est plus intéressant d'utiliser les voies ferroviaires existantes et de les électrifier pour faire passer des TGV. - le TGV va entrer directement en concurrence avec la ligne TER qui dessert les petites gares du territoire et qui vient juste d'être rénovée. - Il s'agit d'un projet de RFF au bénéfice de grands opérateurs privés
<p>Atout écologique</p> <ul style="list-style-type: none"> - la LGV est une alternative à la route. En ce sens, cela permettra une réduction de la pollution. 	<p>Un impact négatif sur le plan écologique</p> <ul style="list-style-type: none"> - nuisances importantes causées par les trains à grande vitesse, avec impact négatif sur la biodiversité - des dégradations vont apparaître lors de la construction de la LGV (paysages défigurés, zones forestières rasées...) - coûts énergétiques importants de la LGV, qui vont à l'encontre des objectifs du Grenelle de l'Environnement
<p>Projet issu d'une concertation démocratique</p> <ul style="list-style-type: none"> - la commission de débat public s'est réunie et a organisé de nombreuses réunions pour élaborer ce projet 	<p>Pas de réelle concertation démocratique</p> <ul style="list-style-type: none"> - RFF ne répond pas aux questions des riverains, pas de participation aux réunions publiques - La commission du débat public n'a pas porté sur les éléments du projet tel qu'il est présenté actuellement - la concertation s'opère avec les élus mais n'associe pas la population
<p>Projet d'avenir</p> <ul style="list-style-type: none"> - les territoires sont de plus en plus attirés par les dessertes TGV. Ceux qui n'en bénéficieront pas seront isolés. - le tronçon Poitiers-Limoges fera partie d'un grand axe transversal vers le centre de l'Europe 	<p>Projet sans avenir</p> <ul style="list-style-type: none"> - La ligne transversale ne passera pas par Poitiers mais certainement par Tours. La LGV Poitiers-Limoges risque donc de se terminer en cul-de-sac.