

Débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Châteauroux, le 13 novembre 2006

Réunion territoriale

Participants :

CPDP : Pierrette LARIVAILLE ; Michel ANDRAULT ; Josette FOURRIER ;
André POINTUD

MAÎTRE D'OUVRAGE RFF : Hervé DE TREGLODE ; Sylvestre SALIN ;
Richard ROUSSEAU

INTERVENANTS :

M. MAYET - Maire de Châteauroux, Conseiller Général de l'Indre ;
M. PHILIZOT - Préfet de l'Indre ;
M. AUGEREAU ;
M. D. THILLET - Président de l'Association TGV Berry - Limousin - Pyrénées ;
Mme MANCEAU ;
M. BARRIERE - Conseiller Municipal de Châteauroux ;
M. GERBAUD - Sénateur de l'Indre ;
M. PINTON - Président du Conseil Général de l'Indre ;
M. SAPIN - Président du Conseil Régional du Centre ;
M. CHEVALIER - Chef d'établissement SNCF de La Souterraine et Châteauroux ;
M. FRADET ;
M. HUGON - Député de l'Indre ;
M. PENIN - Président de l'Union des Entreprises de l'Indre ;
M. THEPIN ;
M. BEL - Représentant du MEDEF au CESR Centre ;
M. THIBAULT ;
M. POULET ;
M. PIAULET - Président de PGA ;
M. OLDRATI ;
M. RIBERT - CRCI Centre ;
M. GORSSE ;
M. JACQUIN ;
M. RAUSCHER ;

M. BUTHON ;

M. PAMBOUTZOGLU - Vice-président du Conseil Régional, Région Limousin ;

Mme BOGUREAU ;

M. GUILLOT ;

M. BARACHET – Maire d’Ardentes ;

M. BARDAT ;

M. CLASS.

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges.

Vous êtes venus très nombreux, très, très nombreux, et je m'en félicite car, évidemment, le débat public ne peut atteindre ses objectifs que si la participation du public est suffisamment large.

Avant que nous ne commençons cette réunion, je vais donner la parole à Monsieur Jean-François MAYET, Maire de Châteauroux, qui souhaite nous dire quelques mots d'accueil.

M. MAYET - Maire de Châteauroux, Conseiller Général de l'Indre

Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Puisqu'il me revient l'honneur de vous accueillir, je vous souhaite la bienvenue à Châteauroux.

Permettez-moi, en 2 ou 3 minutes, de simplifier au maximum ce que je pense de cette soirée. Nous risquons d'assister à un grand et beau débat d'idées, je l'espère, mais, moi, je vais me recentrer sur l'essentiel car, s'il y a des avis un peu divergents sur les solutions du futur, tous les gens qui sont ici sont venus pour vous dire que nous sommes contre et que nous nous battons contre ce funeste projet de barreau Limoges – Poitiers. Funeste projet qui est d'abord une énorme erreur d'aménagement du territoire, je dirais une erreur agressive à notre égard puisque, si, malheureusement, ça voyait le jour, ça réduirait la région de l'Indre et Châteauroux à une sorte de tête de ligne qui partirait de Châteauroux puisqu'il n'y aurait plus de passagers venant du Sud pour aller à Paris et, à quelle vitesse, nous n'en savons rien.

C'est totalement inacceptable et vous allez me dire que, lorsque l'on critique un projet, il faut essayer d'apporter quelques idées et des solutions. La mienne est simple : comme 99 ou 100 % des Indriens, je veux un TGV. Si c'est possible d'avoir un TGV, je veux une LGV, mais si on ne me garantit pas que nous aurons ça avant 20 ans ou 25 ans, je vous pose la question : comment faisons-nous pour vivre, pour développer notre Région entre aujourd'hui et dans 20 ans ? Alors, je veux un TGV, mais, en attendant d'être sûr que cette solution soit constructible sur le plan financier et économique, je demande évidemment une amélioration de la ligne existante la plus profonde possible, de façon à faire rouler des trains à 220 – 230 à l'heure parce que, dans 10 ans, tous les trains rouleront, dans toutes les régions, à 220 – 230 à l'heure. Ce serait dommage que cette ligne-là ne le permette pas, pour mettre Châteauroux à une heure et demie de Paris si possible, et dans le confort.

Je souhaite que notre sort soit et continue à être lié au sort du Limousin. C'est essentiel pour nous. Ça veut dire qu'il faut trouver une solution. Je pose une question : il y a un homme politique de l'Indre qui, il y a 20 ou 30 ans, avait proposé de rattacher l'Indre au Limousin. Il y avait une connotation politique, bien entendu, mais si ça s'était fait, aujourd'hui, imaginez que l'Indre appartienne à la région de Limoges, est-ce que nous déciderions de tirer un barreau complètement artificiel répondant à 2 ou 3 lobbys et que nous laisserions de côté complètement la zone Nord de la région Limousin ? Ça ne se ferait pas. Vous voyez comme quoi l'histoire ne peut pas se réécrire, mais, parfois, nous manquons d'un cheveu une solution différente. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur le Maire. Vous étiez déjà dans le débat, mais je vais me permettre quand même de reparler un petit peu du débat et de ses modalités d'organisation.

Le débat public, sur ce projet, a été lancé le 1^{er} septembre. Nous en sommes aujourd'hui à notre douzième réunion publique : 2 réunions de lancement, 3 réunions thématiques sur l'environnement, l'aménagement du territoire et la mobilité, 1 audition publique avec la présentation d'autres propositions ferroviaires au cours de laquelle votre Région était très présente puisque, sur 6 propositions, nous en avons eu 2 présentées par la Région Centre. Nous avons eu également 5 réunions territoriales, Brive, Guéret, La Souterraine, Périgueux, Tulle et, aujourd'hui, Châteauroux.

Comment va se dérouler la réunion de ce soir. Nous aurons, tout d'abord, une intervention de Monsieur François PHILIZOT, Préfet de l'Indre, qui se propose de rappeler brièvement le cadre dans lequel se situe la procédure du débat public, ses objectifs.

J'interviendrai, ensuite, pour vous préciser les modalités d'organisation de ce débat. J'essaierai de faire court et je compléterai, le cas échéant, en répondant à vos questions.

Réseau ferré de France vous expliquera la démarche qui l'a conduit à proposer le projet de LGV Poitiers – Limoges et vous présentera son projet.

Enfin, vous aurez, bien sûr, tout loisir pour vous exprimer, poser vos questions, donner votre avis, etc.

Tout d'abord, Monsieur le Préfet, si vous souhaitez vous exprimer, vous avez la parole.

M. PHILIZOT - Préfet de l'Indre

Madame la Présidente, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, quelques mots seulement, non pas pour lancer cette réunion, mais pour situer un éclairage, si j'ose dire, sur ce qu'est un débat public.

Je suis là en tant que Préfet, et je vais vous dire quelques mots, mais je suis d'abord là pour écouter. Ce type de réunion n'a pas pour vocation, en tout cas, compte tenu de la maîtrise d'ouvrage du projet, au Préfet que je suis, de se donner le champ d'interventions nombreuses.

Pour comprendre ce qu'est un débat public, il faut revenir à l'origine. Les débats publics existent en France depuis maintenant une grosse dizaine d'années, une circulaire de Monsieur Jean-Louis BIANCO, à l'époque, Ministre de l'Équipement.

Pourquoi avoir inventé le débat public alors que nous avons déjà, depuis très, très longtemps, plusieurs décennies, des procédures dites d'enquête publique qui étaient supposées être des lieux où tout à chacun - qu'il s'agisse de collectivités de particuliers ou d'associations - pouvait donner un sentiment sur un projet avant sa déclaration d'utilité publique ? Pour une raison simple, c'est que la procédure d'enquête publique, qui garde toute son utilité, si j'ose dire, puisqu'elle est, en général, préalable à une déclaration d'utilité publique, en tout cas, très souvent, est une procédure qui arrive dans une phase terminale de la vie d'un projet, phase terminale parce que, quand on allons à l'enquête publique, nous avons un dossier très détaillé, nous avons des kilogrammes d'études, nous avons des détails de tracés, nous savons exactement où va passer la voie. Nous sommes donc dans un état d'avancement qui fait que, à des ajustements près, la réponse est en quelque sorte binaire : c'est soit « oui », soit « non » si nous allons jusqu'au bout de la logique, sans que nous ayons pu, dès l'origine, associer l'ensemble des personnes, là aussi, morales, physiques, publiques, privées, à tout le processus de décision qui conduit l'autorité publique, à un moment ou à un autre, à choisir de réaliser une infrastructure lourde.

C'est pour cela que les pouvoirs publics, de texte en texte - la circulaire de Monsieur BIANCO, une loi de 1995 dite loi BARNIER, la loi dite « démocratie de proximité » de février 2002 - ont organisé un temps qui se situe beaucoup plus en amont de la vie d'un projet, un temps qui permet de discuter alors que nous sommes très tôt dans le processus, en général, au moins à une dizaine d'années de la réalisation effective, et puis, compte tenu du temps qu'il faut pour mener à bien de très grosses opérations (8 à 10 ans de la réalisation effective d'un projet), un moment d'échange qui permet vraiment de discuter de l'opportunité de l'initiative qui est projetée, de l'infrastructure qui est en vue, du parti qui est retenu, proposé, des solutions alternatives, des avantages et des inconvénients, cela sur un spectre géographique le plus large possible, compte tenu de l'importance du projet et des enjeux qu'il recèle. Cela est également en prenant en compte les différentes dimensions de ce projet tel qu'il peut se présenter aujourd'hui. C'est donc un débat qui se situe vraiment en amont de la procédure. Derrière la réunion de ce soir, je ne sais pas quelle sera la décision du maître d'ouvrage, au début de l'année, quant aux suites à donner à ce débat, et nous aurons des années de travail et d'autres procédures, d'ailleurs, de consultation publique, donc d'autres rendez-vous.

Dans la phase qui nous rassemble si nombreux ce soir, il est très positif que nous soyons très nombreux même s'il y a des personnes debout au fond de la salle. C'est vraiment sur les grands choix d'aménagement qu'il y a derrière ce projet que nous sommes appelés, les uns et les autres, à nous exprimer, avec, au bout du compte, une marge de manœuvre dans la décision qui est beaucoup plus large, comme vous l'avez compris, qu'à laquelle seraient confrontés les pouvoirs publics, quels qu'ils soient puisque la procédure de débat public s'est appliquée jusqu'à présent en France essentiellement à des investissements de l'Etat ou des établissements publics de l'Etat, mais, conceptuellement, pourrait concerner des investissements de collectivités locales, donc une marge de décision beaucoup plus large sur les suites que dans une procédure d'enquête publique qui nous rassemblera peut-être sur ce dossier ou un autre dossier dans quelques années d'ici.

Les questions fondamentales à poser sont bien des questions qui tournent autour des enjeux généraux d'aménagement, des implications du projet pour l'ensemble des territoires traversés, donc sur tout ce qui fait les grands équilibres d'un projet ; nous ne sommes pas dans le stade des détails.

Pour autant, cela est quelque chose d'essentiel et qui peut nourrir des évolutions substantielles d'un projet donné. Pour prendre 2 débats publics qui ont été organisés au cours des années passées, il y en a eu un sur le Canal Seine Nord dans le Nord de la France, avec des grands enjeux de desserte et de tracé, une question fondamentale qui était la validité d'un projet de voie navigable nouvelle à grand gabarit. Les enseignements du débat public ont largement permis d'éclairer des options de tracé qui étaient très largement différentes.

Pour prendre un autre projet en zone totalement urbaine, tel qu'il s'est présenté, le projet de desserte ferroviaire de Roissy Charles de Gaulle a donné lieu, il y a 2 ans, je crois, à un débat public qui a conduit à retenir un principe de desserte qui était très substantiellement différent de celui qui avait été soumis au débat public.

Donc c'est vraiment un temps qui permet à la fois de poser la question générale, directe « quel est l'enjeu ? », « comment y répondre ? » et qui permet d'apprécier les différents champs ouverts pour les réponses que doit apporter la puissance publique.

Tout cela nous donne des espaces de liberté aux uns et aux autres dans l'expression et, en même temps, la nécessité d'argumenter parce que, même si nous sommes en amont des projets, les enjeux d'argumentation restent tout aussi importants.

Tout cela nous donne aussi l'impératif de savoir organiser notre débat, nous respecter les uns et les autres, mais je crois que nous partageons toutes et tous cette préoccupation, ce soir, aussi nombreux sommes nous à cette soirée. Je crois que Madame LARIVAILLE le dira aussi. Plus nous sommes nombreux, plus il faut veiller à l'ordre du débat et au respect de l'autre si nous voulons que ce débat soit directement profitable.

Merci à vous tous d'être venu ce soir. Je le dis au nom de l'Etat parce que RFF, vous ne me croiriez pas si je vous laissais penser qu'il n'y a pas de relation entre l'Etat et RFF, RFF étant un établissement public de l'Etat, mais je crois que, derrière, ce que cela va apporter au processus de décision publique sur ce dossier particulier,

l'engagement qu'il y a ici ce soir, l'engagement qu'il y a dans toutes les phases de ce débat public qui est vraiment très vivant montre la capacité de notre société à faire vivre ce que l'on appelle dans les débats politiques d'aujourd'hui la « démocratie participative », ce qui devrait être un pléonasme parce qu'une démocratie qui n'est pas participative n'est pas vraiment une démocratie.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur le Préfet. Tout d'abord, je voudrais m'associer à ce qu'a dit Monsieur le Préfet tout à l'heure : nous sommes tout à fait désolés de voir qu'il y a des personnes qui sont debout, mais il y a des problèmes de sécurité qui font que nous ne pouvons pas mettre plus de chaises dans la salle. Excusez-nous encore pour les personnes qui sont debout.

Principe du débat public

Mme LARIVAILLE

Revenons au débat public. Ce que je voulais souligner, c'est que le débat public avait été décidé par la Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité administrative indépendante et qui a jugé que, compte tenu de ses enjeux, le projet de ligne grande vitesse Poitiers – Limoges devait faire l'objet d'un débat public.

La Commission Nationale a confié l'organisation et l'animation de ce débat à une Commission Particulière qui est composée de 5 membres nommés par la Commission Nationale :

- Michel ANDRAULT,
- André POINTUD,
- Josette FOURRIER,
- moi-même.

Michel PERIGORD est absent aujourd'hui.

Cette Commission Particulière est indépendante. J'insiste là-dessus. La Commission ne porte pas de jugement, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur aucun des avis exprimés. Elle n'a pas à donner d'avis. Le compte-rendu qu'il lui appartient de faire à l'issue du débat sera fidèle et parfaitement objectif. Je crois que c'est quelque chose de fondamental dans l'organisation de ce débat.

Le débat public doit permettre à chacun d'être informé et d'exprimer son point de vue. Les réunions publiques sont naturellement le moyen le plus direct pour le faire, mais vous pouvez aussi vous adresser à la Commission Particulière à Limoges par courrier, courriel et consulter son site.

Je rappelle que toutes les contributions écrites sont mises à la disposition de tous via le site internet. Toutes les questions écrites recevront des réponses écrites dans des délais que nous nous efforçons d'écourter au maximum.

Je rappelle également que certaines contributions peuvent faire l'objet de cahiers d'acteurs. Ces cahiers d'acteurs sont édités par la Commission Particulière du Débat Public et diffusés comme tous les autres documents du débat. Vous avez bénéficié, d'ailleurs, dans la région, des premiers cahiers d'acteurs avec le cahier d'acteurs de l'Association Berry - Limousin - Pyrénées (j'ai un peu l'habitude de dire « Association THILLET »), et le cahier d'acteurs constitué de la proposition des Chambres de Commerce et de l'Industrie du Loiret, du Cher et de l'Indre.

Les cahiers d'acteurs sont ouverts à toutes les structures et j'attire l'attention de ceux qui seraient encore tentés dans la région par ce mode d'expression sur le fait qu'il est

nécessaire de prévoir au moins 3 semaines entre la réception de la proposition de cahier, sa finalisation et sa publication. Autrement dit, le débat se terminant le 18 décembre, si vous avez envie de faire un cahier d'acteurs, je vous invite à vous manifester très rapidement.

Je pense avoir dit l'essentiel concernant les modalités du débat. J'ajouterai seulement que, pour que le débat soit constructif et prenne tout son sens, il convient que tous ceux qui veulent s'exprimer puissent le faire et que chacun fasse preuve de la plus grande honnêteté vis-à-vis de l'information qu'il délivre.

Il ne faut pas – je reprends encore les propos de Monsieur le Préfet – bien sûr, que les divergences d'opinions constituent un obstacle au dialogue. Je souhaite, en particulier, comme vous tous, j'imagine, que les différents points de vue puissent se confronter ce soir en toute liberté, sérénité et courtoisie.

Deux points pour finir concernant les échanges qui vont suivre : vous êtes très nombreux et nous ne pouvons pas, bien entendu, nous permettre de fonctionner sans quelques règles. Je vous demanderai donc impérativement de formuler vos questions et vos demandes d'intervention par écrit. Nous avons mis en place un dispositif qui devrait nous aider à organiser la prise de parole. Les hôtessees qui sont dans la salle récupèrent les demandes. Les noms des personnes qui souhaitent s'exprimer seront enregistrés au fur et à mesure et affichés sur l'écran, ce qui permet à chaque orateur de se préparer à intervenir.

Une petite exigence à cet égard, il serait bien que vous vous appliquiez et que vous écriviez lisiblement vos noms parce que, lorsque c'est affiché à l'écran, il peut y avoir des incompréhensions.

Pour ceux qui s'exprimeront oralement, sachez que la réunion est enregistrée, ce qui signifie qu'il vous faudra parler dans le micro, le plus distinctement possible. Je vous demanderai également de vous présenter lorsque vous intervenez. Je vous demanderai aussi d'essayer de ne pas être trop long.

Je vous remercie de respecter ces quelques règles ; ce ne sont pas des exigences extraordinaires. Maintenant, si vous avez des questions à poser concernant le débat public, nous sommes, bien sûr, à votre écoute. Bien, il n'y a pas de questions sur le débat public proprement dit.

Je vais demander à RFF qui est représenté ici par :

- Hervé DE TREGLODE, Directeur Général Adjoint,
- Richard ROUSSEAU, Directeur Régional Centre - Limousin,
- Sylvestre SALIN, Chef du Projet débat public LGV Poitiers – Limoges,

de bien vouloir faire leur présentation.

Vous avez à l'entrée le dossier du maître d'ouvrage, la petite synthèse et un petit document complémentaire qui vient de sortir de l'imprimerie, qui est diffusé dans le cadre de ce débat, un document complémentaire qui a été réalisé par RFF et qui

répond à un certain nombre de questions que RFF a pensé importantes pour la suite du débat. Monsieur SALIN, merci de présenter votre projet.

Intervention du maître d'ouvrage

M. SALIN – Chef de Projet du débat public LGV Poitiers - Limoges

Madame la Présidente, merci, Mesdames et Messieurs, bonsoir. La présentation qui va suivre va durer une quinzaine de minutes et va s'articuler autour de 3 parties.

Dans un premier temps, nous aborderons la présentation de l'axe Paris - Limoges - Toulouse. Nous enchaînerons sur une présentation des différents projets qui ont concerné cet axe depuis quelques années. Nous terminerons notre exposé par la présentation d'éléments de réflexion sur le devenir de cette ligne.

1. Présentation de l'axe Paris – Limoges - Toulouse

Concernant l'axe Paris – Limoges – Toulouse, historiquement, cet axe est un axe important puisque déjà en mai 1967, le TGV Capitole circulait à 200 kms / heure sur la section des Aubrais – Vierzon. Aujourd'hui, cet axe structurant possède toujours des caractéristiques techniques excellentes, notamment entre Paris et Châteauroux puisque, sur 75 % du trajet, nous pouvons rouler à des vitesses supérieures à 160 et que 120 kms (soit environ 45 % du trajet) sont parcourables à une vitesse de 200 kms / heure. Ceci fait que nous avons une infrastructure performante qui permet de faire Châteauroux-Paris en 1 heure 50, ce qui représente une vitesse commerciale de l'ordre de 145 kms / heure en moyenne, ce qui, sur le réseau français, est un très bon niveau de performance.

Un élément de contexte général, en rapport direct avec le débat de ce soir est le suivant : à l'horizon 2016, la LGV Sud Europe Atlantique, LGV qui reliera Paris à Bordeaux en 2 heures 10, constituera l'armature d'un axe qui, à terme, permettra de relier les réseaux ibériques (Espagne et Portugal) aux réseaux anglais et de l'Europe du Nord. Nous avons donc constitution d'un axe, d'une épine dorsale sur la façade Atlantique, et cette dynamique de réseau à grande vitesse et les possibilités qu'il offre en matière d'attractivité et d'accessibilité induit, de la part de certaines régions, de nouvelles stratégies en terme de déplacement et de transport. Ainsi, la région Midi-Pyrénées et Toulouse ont choisi, l'année dernière, de se raccorder, via Bordeaux, à cet axe. De fait, la fonction de l'axe classique Paris – Limoges – Toulouse évolue.

Cet axe, long de 713 kms - il faut actuellement 6 heures 20 pour le parcourir de bout en bout – traverse 3 régions, 3 territoires, le Centre, le Limousin et Midi-Pyrénées, 3 régions aux besoins ferroviaires différents qui, selon nous, appellent des réponses différentes.

- Nous allons commencer par la partie Sud de l'axe, Midi-Pyrénées : les besoins exprimés par cette région concernent principalement l'amélioration significative de son accessibilité à l'Ile-de-France, mais également à Bordeaux. La connexion avec le réseau à grande vitesse qui se met en place est la possibilité de développer des services régionaux. Pour Midi-Pyrénées, dans le cadre du débat public qui a eu lieu l'année

dernière, le débat public a donné suite à un projet d'une création d'une ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse.

- Concernant la région Limousin et Limoges, les besoins exprimés sont, à ce niveau, l'amélioration significative des relations ferroviaires avec Paris et l'Ile-de-France, la connexion au réseau à grande vitesse et la possibilité de renforcer les synergies avec Poitiers, d'une part, et avec la façade Atlantique, d'autre part. La solution qui est projetée et qui donne lieu à ce débat public est le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges.
- Concernant la partie la plus Nord de l'axe, les enjeux nous apparaissent différents. Il s'agit de pérenniser et d'améliorer le service vers Paris, de pouvoir mettre en place un service sur Roissy et sa plate-forme aéroportuaire, et sur les réseaux à grande vitesse, et de permettre d'améliorer les dessertes locales. Pour nous, ceci passe par la mise en œuvre d'actions spécifiques à cette partie de l'axe.

2. Présentation des différents projets

Concernant maintenant les différentes propositions qui ont eu lieu pour la desserte de Limoges, il convient de noter d'un point de vue historique tout d'abord le TGV Limousin, puis le projet POLT et, plus récemment, le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, sans oublier la proposition d'un TGV Paris – Châteauroux.

Concernant le premier de ces projets, le TGV Limousin, il a été initié dans le cadre du schéma directeur de 1992 et comportait, à l'époque, 2 variantes pour desservir Limoges :

- la première consistait à la desservir depuis Poitiers par, à l'époque, ce qui était appelé un barreau ;
- la deuxième solution consistait à créer une LGV sur l'axe historique.

In fine, c'est cette deuxième solution qui a été retenue, qui a donné lieu, à l'époque, à ce que nous avons appelé le « y » renversé, c'est-à-dire la conjonction de 2 projets, le projet TGV Auvergne qui desservait Clermont, et le projet TGV Limousin qui desservait Limoges. Ce projet n'a pas eu de suites ; le rapport ROUVILLOIS en 1996 a conclu à sa non-rentabilité.

Quelques années plus tard, le projet de train pendulaire POLT 2000 – 2003 est apparu. Ce projet permettait, en utilisant 6 rames de TGV pendularisées, de pouvoir faire Paris – Limoges en 2 heures 30, avec 5 allers et retours quotidiens. Vous avez ici la grille qui, à l'époque, avait été mise en place par le transporteur où l'on voit que Châteauroux, sur les 5 dessertes, était desservi 3 fois dans un sens, dans le sens Paris - Province, et 4 fois dans l'autre.

Le CIADT du 18 décembre 2003 a décidé de ne pas poursuivre ce projet, notamment du fait des gains de temps relativement faibles - Châteauroux gagnait 8 minutes, Limoges gagnait 16 minutes – liés principalement au fait que, jusqu'à Limoges, nous avons une infrastructure et nous avons toujours une infrastructure de bon niveau, et Châteauroux, le 13 novembre 2006

que la pendulation ne trouve sa pertinence que lorsque nous avons des sections sinueuses et sur des linéaires importants.

Deuxième élément, c'était celui de la gestion du parc puisque nous avons un parc restreint de 6 rames qui, pour le gestionnaire, pour la SNCF, imposait, au niveau des coûts d'exploitation, des coûts de maintenance trop lourds.

Concernant le projet d'une ligne à grande vitesse desservant Châteauroux depuis Paris, porté par l'Association TGV Berry - Limousin - Pyrénées, il consiste à créer une ligne de 165 kms, LGV entre Beauvilliers et Châteauroux. Ce projet permettrait de mettre Châteauroux à 1 heure de Paris et Limoges à 2 heures. Ce projet, tel qu'il nous a été présenté, était phasé : une première phase permettant d'aller jusqu'à Châteauroux pour un coût de l'ordre de 2,2 à 2,4 milliards d'euros, puis continuait jusqu'à Limoges pour un coût de 4 milliards d'euros. Outre le coût, ce projet suscite un certain nombre d'interrogations, notamment en terme de faisabilité technique, en terme de capacité à recevoir, notamment sur la section commune entre Paris et Courtalin, tous les trafics, un certain nombre de difficultés techniques, au niveau de la gestion des gares nouvelles.

Concernant le quatrième projet, objet du débat, ce soir, celui de la ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges, ce projet répond à un souhait exprimé par le Limousin, mais aussi à une demande d'accessibilité exprimée par des départements comme la Dordogne, le Lot, l'Aveyron, voire le Cantal. C'est un projet qui tire sa pertinence du fait qu'il valorise et qu'il s'inscrit dans un réseau en cours de constitution. Ce projet présente trois options de passages qui nécessiteraient de 90 à 115 kms de création de ligne nouvelle, permettrait 10 allers et retours entre Brive et Paris pour un coût de l'ordre de 1,15 milliard à 1,3 milliard d'euros.

Voici, succinctement présentés, les 4 projets concernant la desserte de Limoges.

3. Présentation d'éléments de réflexion sur le devenir de cette ligne

Maintenant, quelles perspectives pour le développement sur les relations au Nord de Limoges ? Nous voyons 3 zones. La première est celle d'Orléans, qui est un point de convergence, d'une part, des trafics venant de la Vallée de la Loire, mais également des trafics venant de l'axe Paris - Limoges - Toulouse, et même ceux venant de Bourges. C'est aussi un pôle qui échange beaucoup avec Paris et qui se situe plus dans une optique d'augmentation des fréquences vers Paris. La problématique pour Châteauroux et l'Indre nous semble un peu différente puisqu'il s'agit d'une ville qui est déjà à 2 heures de Paris, qui doit développer tant en qualité qu'en quantité ses relations avec Paris, notamment en terme de cadencement, en terme de confort, en terme de sécurité.

La troisième partie est la partie la plus Sud qui concerne le Nord de la Creuse et, là, la problématique est plus dans un maintien, dans une pérennité des dessertes, notamment vers l'Ile-de-France et les villes voisines. A noter que les agglomérations de Châteauroux et d'Orléans partagent une problématique commune qui est celle de pouvoir accéder à Roissy et au réseau à grande vitesse.

Pour ce faire, 3 voies sont possibles :

- la première concerne la pérennisation de l'existant,
- la deuxième consiste à améliorer l'existant, si cela est possible,
- la troisième voie la plus prometteuse est celle au niveau de l'évolution des services.

Concernant l'infrastructure, nous avons aujourd'hui un axe structurant. RFF investit, chaque année, plus de 2,8 milliards d'euros dans le renouvellement et l'entretien de ce réseau. Pour sa part, Réseau ferré de France a investi, pour garantir le niveau de services de cet axe, 265 millions d'euros et continuera à investir sur cet axe.

Concernant les marges d'amélioration, il faut reconnaître que, aujourd'hui, elles sont relativement minimales du fait que nous avons, jusqu'à Limoges, une ligne sur laquelle les vitesses sont déjà très performantes. Cependant, 3 voies peuvent être explorées :

- La première vise à supprimer un certain nombre de PN. C'est avant tout un aménagement de sécurité qui pourrait induire un gain de temps, mais très faible, de l'ordre de 3 minutes.
- Nous avons la possibilité aussi de procéder, sur les sections actuellement à 200 kms / heure ou qui le deviendraient du fait de la suppression des PN, à des augmentations de vitesse, en passant, grâce à du matériel homologué, de 200 à 220, soit, là encore, un gain de temps de l'ordre de 3 minutes.
- Autre voie possible, elle concerne l'aménagement ponctuel de shunt, c'est-à-dire, au droit d'Etampes et au niveau de Vierzon. Là encore, si nous voulons rester dans des investissements qui ne se chiffrent pas en centaines de millions d'euros, les possibilités de gain de temps sont relativement limitées ; moins de 2 minutes sur Etampes et moins de 3 minutes sur Vierzon, soit, au total, un gain possible globalement de 11 minutes.

Concernant la possibilité d'amélioration des services, 3 voies sont possibles :

- La première est en cours de discussion ; c'est la mise en place d'un TGV qui relierait Brive à Roissy et Lille en desservant toutes les villes de l'axe ; il permettrait d'accéder à la plate-forme aéroportuaire.
- Nous pensons aussi que, avec l'évolution de l'axe, mais aussi les réflexions qui seront inévitablement à mettre en place à l'horizon 2016, notamment en terme de renouvellement du matériel, il y a la possibilité de revoir un certain nombre de choses au niveau des dessertes, tant en qualité qu'en positionnement.
- A ce titre, Réseau ferré de France a un projet phare qui est le cadencement du réseau, qui, à notre sens, peut concourir à une amélioration significative de la qualité du service pour une ville comme Châteauroux. Nous aurons l'occasion d'y revenir au cours du débat, si vous le voulez.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. Nous avons d'ores et déjà un certain nombre de personnes qui ont demandé à prendre la parole. Nous avons Monsieur Yves AUGEREAU, Madame Nathalie MANCEAU, Monsieur Jean-Pierre BARRIERE, Monsieur GERBAUD, Monsieur SAPIN qui n'est pas inscrit, mais qui a fait une demande comme ça. Nous pouvons commencer par Monsieur AUGEREAU.

M. AUGEREAU

Yves AUGEREAU, retraité à Vierzon. Comme le débat s'arrête à Châteauroux, je me suis permis de descendre ici parce que le sujet m'intéresse.

J'ai fait un rêve ; pour les 50 ans du TGV, je venais d'arriver à Paris depuis Vierzon en TGV pour aller à cette fête dans les Jardins du Trocadéro.

Voici ma question : va-t-on prochainement inscrire sur la carte de France et d'Europe une liaison LGV Ile-de-France – Berry – Limousin ? Le prochain Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires va-t-il aborder et demander une véritable étude pour cet aménagement vital pour le Centre, plutôt que ce barreau LGV Limoges – Poitiers que l'on veut imposer, condamnant une grande partie de la région Centre et l'excluant du développement que génère ce type d'infrastructure ferroviaire.

Rien de sérieux n'a été vraiment proposé après le « non » au POLT décidé par le CIADT de décembre 2003. L'étude sommaire et les réponses de RFF qui ne voit pratiquement que du négatif pour la solution par le Centre ne satisfont pas l'ensemble des acteurs économiques, sociaux et politiques de la région Centre, territoire que l'on voudrait shunter.

Si, malheureusement, le scénario proposé était retenu, la ligne classique Paris – Vierzon – Châteauroux plus Bourges sera déclassée du schéma national des grandes lignes pour venir logiquement dans le domaine des dessertes régionales, à charge des collectivités territoriales.

Le CESR Centre, les CCI du Cher, de l'Indre et du Loiret, la Chambre Régionale ont parfaitement souligné dans leur réponse à ce débat public la non-prise en compte de l'intérêt général par la mise à l'écart d'une population concernée au Centre, supérieure de plus d'un million d'habitants, de l'absence d'étude d'impact comparée pour les territoires par rapport aux 2 solutions comprenant le calcul du taux de rentabilité socio-économique. Ces propositions devaient être logiquement soumises au débat public.

Il est prouvé qu'il est possible de réaliser le trajet Paris – Limoges en 2 heures puisque c'est le grand débat, c'est d'arriver à Limoges depuis Paris en 2 heures, au Châteauroux, le 13 novembre 2006

lieu des 2 heures 50 actuelles, par la création de 160 kms de ligne nouvelle, par l'axe central. Quand RFF aura rénové la ligne TER Limoges - Poitiers, abandonnée depuis des décennies, les 2 capitales régionales seront reliées en 1 heure 30 environ, et permettra l'ouverture vers la façade Atlantique, argument mis en avant pour forcer le projet du barreau LGV entre les 2 villes.

En conclusion, il est souhaitable de poursuivre les travaux et les études engagés pour la ligne classique, par la régénération de la voie, plus des ouvrages d'art, la suppression des passages à niveau automatiques dans l'Indre, pour l'exploitation normale de l'axe classique et de son amélioration, deuxièmement, d'inscrire au plus vite le projet LGV Ile-de-France - Berry - Limousin, pour une réalisation et, là, je ne rêve plus, qui ne pourrait voir le jour malheureusement avant une douzaine d'années, compte tenu des autres projets considérés plus prioritaires, déjà inscrits dans le futur réseau LGV en France.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur AUGEREAU. Vous avez fait un panorama très complet de la situation. Je vais peut-être demander à Monsieur THILLET d'intervenir sur le projet Berry - Limousin - Pyrénées, avant de passer la parole à Madame Nathalie MANCEAU.

M. THILLET - Président de l'Association TGV Berry - Limousin - Pyrénées

Bonsoir Messieurs Dames. Nous allons vous présenter notre projet de TGV Berry - Limousin - Pyrénées.

Un intervenant

Je suis désolé, il n'est pas dans la liste.

Mme LARIVAILLE

Excusez-moi, Monsieur AUGEREAU est intervenu en présentant un panorama très complet. Si vous voulez, c'est pour faciliter ensuite les réponses de RFF.

Un intervenant

C'est RFF qui doit répondre, pas Monsieur THILLET.

M. THILLET

Je ne réponds pas à Monsieur AUGEREAU.

Mme LARIVAILLE

Il ne répond pas à Monsieur AUGEREAU, il présente le projet auquel Monsieur AUGEREAU a fait allusion, de façon à ce que RFF puisse faire une réponse un peu globale sur l'ensemble de ce projet. Monsieur THILLET, allez-y.

M. THILLET

Je ne réponds pas à Monsieur AUGEREAU. Je me présente, je suis Didier THILLET, le Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées. Ce n'est pas l'Association THILLET, c'est l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées.

Nous avons initié, il y a quelques années, un parcours sous le nom de TGV Capitole lorsque nous avons entendu parler du fameux train pendulaire qui ne devait faire gagner que 9 minutes sur le parcours Paris – Châteauroux. Nous nous sommes dit « gagner 9 minutes et nous dire que c'est de la grande vitesse, c'est nous prendre pour des imbéciles », mais, ça, nous le savions, ça fait déjà un moment que nous nous rendons compte de ce problème-là.

Nous avons donc initié un parcours ; certains vous diront à RFF que c'est beaucoup trop cher, mais, par contre, ça désenclave quand même une dizaine de départements, 3 millions d'habitants, vous en êtes une partie. Je tiens à remercier ceux qui sont venus, grâce à notre Association, grâce à notre excellente communication. Vous êtes la réunion où il y a le plus de monde, ce qui démontre bien l'intérêt de notre projet et la mauvaise idée de passer par Poitiers pour aller à Limoges et ça, c'est « Capitole ». Nous ne disons plus « capital », nous disons « Capitole » maintenant.

Notre projet qui passe par Beauvilliers, qui relie Orléans – Vierzon – Châteauroux et Limoges consiste à mettre Limoges à 2 heures de Paris. Nous ne sommes absolument pas contre le fait que Limoges soit à 2 heures de Paris, mais surtout pas par Poitiers. Poitiers, de toute façon, aura la grande vitesse sur l'axe Paris – Bordeaux. Actuellement, la grande vitesse se situe jusqu'à Tours, plus précisément Saint-Pierre-des-Corps et, ensuite, va descendre sur Poitiers – Angoulême et Bordeaux. Aller à Limoges en 2 heures, ok, aller à Limoges par Poitiers, non. Ce n'est pas la logique de l'aménagement du territoire.

Réseau ferré de France a dû penser l'itinéraire ferroviaire comme l'itinéraire aérien, c'est-à-dire que, lorsque l'on est dans un avion, nous ne savons pas trop où vont nos pas, surtout s'il fait nuit et, là, maintenant, nous nous disons « nous pouvons aller n'importe où en passant par n'importe où ». Nous, nous sommes totalement contre parce que, en fin de compte, lorsque vous regardez une carte de France avec les lignes à grande vitesse, automatiquement, le Centre, comme nous l'avons écrit sur la banderole, c'est « l'axe du vide », et nous ne voulons pas de cet « axe du vide ».

Dans tous les autres projets, on va vous présenter les TGV qui vont rouler sur la ligne actuelle, c'est totalement bidon au niveau de la rentabilité et du nombre de voyageurs. Lorsque nous savons que le train Bordeaux - Lille n'est jamais rempli sur l'axe Bordeaux - Poitiers - Angoulême, Poitiers - Tours et Lille, que la SNCF n'a jamais réussi à remplir une rame TGV, on va essayer de nous faire croire qu'une rame TGV qui va partir de Brive et arriver à Lille va être pleine ; c'est totalement faux, c'est encore un leurre, comme l'a été le pendulaire. Nous y reviendrons très probablement dans les minutes qui vont venir, mais c'est un leurre total.

Il est certain que notre projet, d'après Réseau ferré de France, coûterait un petit peu plus cher. Comme nous sommes des gens du peuple, nous avons fait un petit calcul : 900.000 habitants pour le Poitiers - Limoges, 1,4 milliard, ça représente 1.555 euros par tête d'habitant.

2,4 milliards pour notre projet, nous, berrichon, divisé par 3 millions d'habitants, ça représente 800 euros par tête d'habitant.

Une fois encore, que l'on ne vienne pas nous dire que le projet Poitiers - Limoges est bon, c'est faux. Nous avons un meilleur projet pour désenclaver la même ville, Limoges, à 2 heures de Paris, mais en passant par Châteauroux. Même si on nous traite d'illusionniste, d'utopiste, de farfelu, etc., il est certain que, nous, nous ne sommes pas des élus, c'est bien ce qui embête tout le monde.

Si vous êtes là, c'est grâce à nous. C'est quand même grâce à nous, Madame la Présidente, s'il y a autant de monde. Je vous rappelle que nous faisons toutes les réunions ; la Commission peut en témoigner, Messieurs de RFF également. A Périgueux, à la dernière réunion, on était 35.

Mme LARIVAILLE

J'ai compté 46.

M. THILLET

Vous avez compté le staff...

Voilà notre projet. Je reprendrai tout à l'heure la parole. Certains d'entre vous et beaucoup d'entre vous ont reçu ce petit ticket. Je vous demande de le lever à bout de bras où il y a « non au TGV Poitiers - Limoges » pour bien montrer votre détermination sur ce projet qui ne vaut absolument pas la peine d'être fait parce qu'il ne ressemble à rien quant à l'aménagement du territoire et il exclut 3 millions de citoyens.

En plus, si le projet se réalise, dites-vous bien que ce sont vos sous, une partie de vos sous qui paiera le projet Poitiers - Limoges du fait que la région Centre participe au financement de Tours - Poitiers, donc Tours - Poitiers - Limoges ; ce sont vos sous et ça vous passe sous le nez.

Mme LARIVAILLE

Bien. Il y a beaucoup de demandes de parole, mais je pense qu'il faut que, à ce stade, que RFF intervienne, dans la mesure où il y a des réflexions en commun qui sont engagées aujourd'hui entre l'Association et RFF. C'est un thème extrêmement important. Monsieur DE TREGLODE.

M. DE TREGLODE - Directeur Général Adjoint, Réseau ferré de France

Merci Madame la Présidente. Je m'efforcerai d'être très bref puisque Monsieur SALIN, dans sa présentation, a déjà apporté très brièvement les arguments principaux, les éléments qui permettent à chacun de se faire une opinion, puisque c'est notre rôle, en tant que maître d'ouvrage, d'apporter des éléments afin que chacun puisse s'exprimer.

A chaque séance publique, de nombreuses questions nous sont posées, et à juste titre, sur le problème du financement. Je dis « à juste titre » car il est très important de se poser cette question de savoir si nous sommes capables, si nous serons capables d'apporter 1 milliard d'euros ou d'apporter 2 milliards d'euros ou d'apporter 3 milliards d'euros.

Si je rappelle ce point qui est une évidence, c'est pour souligner à nouveau combien le montant de l'investissement, d'un investissement qui est pris en compte pour trouver une solution ici ou là, ce montant est important ; il est même, pour un projet d'aménagement du territoire, tout à fait déterminant pour évaluer la rentabilité économique.

Or, dans le cas de la LGV Poitiers - Limoges, nous sommes à un coût entre 1,15 milliard d'euros et 1,3 milliard d'euros. Dans le cas du projet qui a été rapidement présenté, le projet, dans son ensemble, représente environ 4 milliards d'euros et sa première phase représente environ entre 2 et 2,5 milliards d'euros.

Moi, ce que je veux simplement dire, c'est qu'il faut bien garder à l'esprit l'importance de cette somme et toujours garder à l'esprit les difficultés que l'on rencontrerait si une telle solution était étudiée pour trouver ce financement.

Le deuxième argument que je voudrais apporter, qui est un argument peut-être plus technique, mais qui est extrêmement important si nous nous mettons sur une table pour déterminer la rentabilité des différents projets, c'est le fait que le projet du TGV Capitole, lui, conduirait à avoir des TGV jusqu'à Paris avec, à chaque fois, la prise en compte du coût, jusqu'à Paris, du matériel roulant, du conducteur, du prix du sillon sur la ligne nouvelle qui est une donnée importante. L'avantage, comme nous l'avons déjà beaucoup expliqué pour la LGV Poitiers - Limoges, ce qui améliore de beaucoup la rentabilité socio-économique, c'est que la quasi-totalité des trains ne supporte pas la totalité des coûts puisqu'ils sont accrochés à d'autres TGV à Poitiers, donc, après, les frais sont mutualisés. C'est un argument très important pour juger de la rentabilité.

Les autres arguments, je n'y reviens pas, ce sont des arguments, comme l'a dit Monsieur Sylvestre SALIN tout à l'heure, c'est-à-dire que la faisabilité technique sur de nombreux points n'a pas été encore assurée, qu'il s'agisse de problèmes d'environnement, qu'il s'agisse de problèmes de fonctionnement, même de gares nouvelles entre les différents points du projet envisagé.

Mme LARIVAILLE

Merci. Sur ce projet, vous n'avez pas d'autres éléments d'information ?

M. SALIN

La question qui est souvent posée et que Monsieur THILLET a résumée de façon un peu trop synthétique, c'est l'histoire de la population. Nous avons eu des échanges avec lui. Nous ne pouvons pas faire un lien direct entre la population d'une zone et les trafics.

Nous avons eu une réunion avec Monsieur THILLET et, ce matin, nous avons travaillé cette question. Il est évident que le projet de TGV Capitole générerait plus de voyageurs que le projet TGV Limousin, mais, si vous voulez, du fait de l'investissement plus important, la rentabilité de ce projet serait moindre.

Ce que je veux dire, c'est que nous avons entamé avec Monsieur THILLET, sur ce point, des discussions et qu'il y a un certain nombre d'éléments que nous avons mis sur la table qui sont ceux-ci. Je ne porte pas de jugement, je dis simplement un certain nombre de faits qui ont été discutés en présence de la CPDP et de Monsieur THILLET.

Mme LARIVAILLE

Sur ce sujet particulier, effectivement, RFF et l'Association, sous la houlette de la Commission, travaillent. D'ici à la fin du débat, je pense que nous aurons des éléments sur lesquels nous serons d'accord.

M. THILLET

Il est vrai que, ce matin, nous étions encore Réseau ferré de France et, dans leur calcul, le double de la population n'apporte que 25 % de voyageurs en plus. Retenez cela.

Mme LARIVAILLE

Nous avons dit que l'on continuait à travailler ce dossier et, pour l'instant, nous avons dit que nous ne donnerions pas les résultats parce que, effectivement, ça méritait d'être à nouveau travaillé. Nous nous arrêtons là. Pour l'instant, il y a 15 demandes d'intervention, donc nous passons à Madame Nathalie MANCEAU. Ensuite, ce sera Monsieur Jean-Pierre BARRIERE, Monsieur SAPIN et Monsieur GERBAUD.

Mme MANCEAU

Bonjour, je me présente, Nathalie MANCEAU. En fait, je suis née dans le département de l'Indre. Je remercie Monsieur THILLET pour ce qu'il fait, pour le TGV Capitole.

Si je suis venue ici, c'est parce que je m'intéresse au développement du territoire. Ce que je pense, c'est que le débat doit s'élever aujourd'hui. Je vais vous dire honnêtement, je suis pro-européenne. Poitiers, pour moi, ce n'est pas le centre de la France, déjà, premièrement.

Je voudrais vous rappeler quelques petites choses qui, moi, m'ont interpellée. En fait, dans l'Europe des 15, nous étions le centre de l'Europe. Ça, c'est un des éléments. Je pense que, aujourd'hui, si l'on regarde bien les écoles, ça ne sera peut-être pas forcément Paris la place forte ; ce sera peut-être Londres, ce sera peut-être Bruxelles, ce sera peut-être Rome.

Si nous voulons élever le débat, je pense que nous avons intérêt, aujourd'hui, à avoir un TGV à Châteauroux et je le revendique très haut. Ne nous trompons pas de projet, tout simplement. Poitiers, c'est une très belle ville, je suis allée faire mes études là-bas, mais je pense que nous aurions tout intérêt à bien réfléchir.

Une ambition réelle, ça se mesure dans ce que l'on a aujourd'hui ; l'Europe est un atout et une envergure que l'on nous propose alors, allons-y.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame MANCEAU. Monsieur Jean-Pierre BARRIERE.

M. BARRIERE

Mesdames, Dames, bonsoir. Je suis Monsieur BARRIERE, Conseiller Municipal à Châteauroux. Pour moi, ce débat public ne peut se dérouler sans connaître la situation et les besoins en matière de transport ferroviaire, qu'ils soient TER, fret ou grande ligne. L'objet de ce débat devrait être de savoir comment le ferroviaire va contribuer à l'aménagement de nos territoires, à développer l'emploi, l'économie, et ce, de manière durable.

Le raccordement d'une ligne LGV Poitiers - Limoges à la LGV Sud Europe Atlantique est présentement inacceptable car il mettrait en cause toute perspective de modernisation de l'axe classique, et l'on peut s'interroger légitimement sur les capacités financières de RFF qui est chargé de la maîtrise d'ouvrage ; à ma connaissance, RFF a 27 milliards de dettes, ce qui génère 1,4 milliard de frais financiers par an. Aujourd'hui, RFF vend ses actifs, augmente les péages. Quant à l'Etat, il se désengage en diminuant sa contribution aux charges d'infrastructures. Le Comité Interministériel à l'Aménagement du Territoire avait promis de financer les infrastructures par une partie des recettes de péage d'autoroute ; nous savons ce qu'il en est aujourd'hui puisque les autoroutes ont été privatisées.

Quant aux fonds européen, là aussi, nous pouvons légitimement nous poser la question : je pense qu'il n'y en aura pas vraiment pour financer ce projet. Il reste donc le recours à des capitaux privés pour financer la LGV Sud Europe Atlantique, ce qui risque d'être une forte possibilité, et nous comprenons mieux le pourquoi de la LGV Poitiers - Limoges qui exercerait sans doute un effet attractif pour ces mêmes capitaux.

L'urgence aujourd'hui, c'est de pouvoir se déplacer efficacement, aussi bien vers le Nord que vers le Sud, à l'Est comme à l'Ouest, aussi bien sur Paris que vers Toulouse, ou Bordeaux, ou Nantes, ou Lyon.

Dans ce département, nous avons besoin d'une desserte efficace sur Paris, c'est-à-dire du cadencement, ne pas rester, comme c'est trop souvent le cas actuellement, 3 heures sans train. Nous avons besoin, contrairement à ce qui a été fait ces dernières années, de trains directs sur Toulouse, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Nous avons besoin de transversales modernisées, Nantes - Lyon, Lyon - Bordeaux.

Pour toutes ces raisons, la modernisation de la ligne Paris - Orléans - Vierzon - Châteauroux - Limoges - Toulouse paraît la réponse la plus pertinente parce que le coût est raisonnable et atteignable (250 millions d'euros pour 713 kms), et le partage entre plusieurs modes (le fret, le TER, grande ligne) est économiquement intéressant.

Aujourd'hui, pour moi, la réponse la plus pertinente aux besoins, c'est le POLT. Si le Gouvernement RAFFARIN et ceux qui l'ont soutenu ne l'avaient pas condamné, ce projet qui était financé et contractualisé serait quasiment opérationnel aujourd'hui.

Il est donc urgent que la modernisation de l'axe classique revoit le jour rapidement. Il faut aussi se mobiliser contre la refonte de la grille des trains, le projet Palito en 2008 qui se traduit par la suppression de nombreuses dessertes grande ligne sur notre axe, concernant en particulier les gares d'Orléans, Vierzon, Issoudun, Châteauroux et Argenton-sur-Creuse.

Un autre point important qui n'a pas été évoqué, c'est le fait de la saturation future de la gare Montparnasse et de l'approche de celle-ci, comme c'est déjà le cas à Paris Lyon. Il est, à mon avis, indispensable de sauvegarder Paris Austerlitz comme gare tête de ligne parce que, là, avec la ligne TGV Paris - Bordeaux, puis Toulouse, nous allons connaître une saturation. Il n'est pas pensable d'abandonner la gare tête de ligne Paris Austerlitz pour permettre d'avoir des circulations qui arrivent à Paris dans

des conditions correctes. Ce ne sont pas les abords de la région parisienne à 30 kms heure comme ça risque de se produire à Montparnasse qui faciliteront les choses.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur BARRIERE. Nous avons souhaité qu'il n'y ait pas un échange permanent entre RFF et les participants ; je vais donc passer la parole à Monsieur GERBAUD qui s'est inscrit.

M. GERBAUD – Sénateur de l'Indre

Madame la Présidente, Limoges – Poitiers, au mieux, dans 20 ans, pour un coût de 1 milliard 300 millions, est-ce une perspective ou une réalité, et quelles conséquences pour notre aménagement ferroviaire ? Questions qui sont au cœur du débat, ce soir.

J'interviens en ma qualité de Sénateur, d'élu local, usager du rail, défenseur convaincu du ferroviaire et acteur attentif de l'aménagement du territoire, dont la ligne historique POLT a été, est et restera l'un des maillons essentiels et stratégiques de son équilibre géographique, économique et humain, et cela, tant au plan national qu'au plan européen.

Je me dois cependant de préciser que je ne m'exprime pas ce soir au nom de RFF dont je suis administrateur depuis 1997, date à laquelle, je le rappelle, j'ai été au Sénat le rapporteur de la loi qui a créé RFF. Mon propos sera donc personnel, quand bien même, et je m'en réjouis, largement partagé par les acteurs politiques et économiques de notre département.

Il y a quelques semaines, Président de l'Association des Maires de l'Indre, j'ai pris l'initiative d'évoquer les problèmes que pose la liaison ferroviaire Limoges – Poitiers et de ses conséquences devant les Maires réunis. Avec Louis PINTON, Président du Conseil Général, nous leur avons demandé de nous faire connaître leur sentiment ; ils l'ont fait et nous tenons, lui et moi, à votre disposition les délibérations des Conseils Municipaux qui en témoignent et que nous vous remettrons tout à l'heure.

Acteurs économiques et politiques, toutes tendances politiques confondues, se rejoignent sur cette affirmation : le projet de liaison LGV Limoges – Poitiers est inopportun, irréaliste et dangereux pour la modernisation de la ligne POLT à laquelle, depuis plus d'un siècle, des régions entières doivent une partie de leur réalité économique.

De plus, comment ne pas se rappeler que, pour ce qui est de Châteauroux, nous sommes desservis à presque 2 heures, 10 fois par jour, aller et retour, ce qui est déjà une très bonne fréquentation.

Dangereux pour la modernisation de la ligne historique ? Oui, dans la mesure où de nouveaux investissements annoncés pour le projet Limoges – Poitiers risquent de détourner ou, en tout cas, singulièrement, d'affaiblir les moyens financiers que nous

estimons urgents et indispensables à la mise à niveau de la ligne POLT et, plus particulièrement, dans la continuité de sa rénovation ; je veux parler de la partie Vierzon – Châteauroux – Limoges.

Pour bien comprendre notre position, notre appréhension et nos interrogations, il faut se souvenir que, brutalement surgi d'un acte de Gouvernement, le CIADT de fin 2003, le projet Limoges – Poitiers a fait irruption dans une situation ferroviaire tendue et perturbée par une double méprise, le renoncement du projet pendulaire et l'annonce sans précision du futur raccordement de Toulouse à Bordeaux. Raisons techniques évidemment, économiques, sans aucun doute, puisque c'était un coût utopique de 7 à 10 milliards d'euros. Le projet du pendulaire avec lequel la SNCF nous a fait dangereusement rêver et engager financièrement les régions – je parle sous le contrôle de Michel SAPIN - a été brutalement abandonné, une décision qui a suscité, chacun le sait, déception, amertume, colère, polémique et, aujourd'hui, inquiétude.

Inquiétude, naturellement : comment, en effet, expliquer qu'une grande liaison ferroviaire, qui, à court terme, perd sa grande escale du Sud Toulouse, et se voit imposer à partir de Limoges une dérive vers l'Ouest, puisse continuer à mobiliser les priorités, les volontés et les financements nécessaires à une modernisation active et permanente, exigeante condition du maintien de ses performances techniques.

Au moment où s'esquisse la possibilité d'un partenariat public – privé, ce qui ne sera pas évident dans le ferroviaire, la perte de confiance dans l'avenir d'un projet n'est, avouez-le, pas de nature à séduire les financeurs, et s'il n'est pas fondé, mais qu'on le prouve, c'est au Gouvernement de le prouver, le doute reste légitime.

Au-delà des mots et des annonces, ce doute appelle une réponse, un projet, des objectifs, un calendrier ; c'est toute la question que je pose au débat public ; c'est tout le sens de nos propositions, elles sont, je le crois et je le souhaite, en harmonie avec les propositions et suggestions des riverains de la ligne POLT. Elles constituent la plus réaliste des alternatives du présent à un projet d'un futur très incertain.

Voici donc ce que nous pensons. Je rappelle donc nos constats et nos craintes. Oui, nous contestons l'opportunité de la LGV Limoges – Poitiers. Investir plus d'un milliard 300 millions pour construire moins de 150 kms, une liaison qui, au mieux, ne serait opérationnelle que dans 25 ans, ce n'est sans doute pas la meilleure réponse qu'on puisse apporter au Limousin.

C'est vrai que nous redoutons qu'en cette période de contraction de la dépense publique, ce projet affaiblit les possibilités de financement de ce que nous considérons comme la priorité des priorités, la modernisation de la ligne POLT dans son parcours Vierzon – Limoges, investissement logique et complémentaire du grand chantier qui vient de s'achever entre Orléans et Vierzon. C'est, en effet, par la rénovation, par la mise à la performance maximum que nous pourrions acquérir sur la ligne des gains de vitesse et des gains de temps.

Cette rénovation plaide donc logiquement pour la réalisation la plus rapide possible du barreau Sud et par l'interconnexion et l'ouverture de la ligne POLT sur le réseau TGV national et international. Il va sans dire que les annonces ne suffisent pas. Il nous paraît urgent que soit connu l'état des études engagées, la nature et le calendrier de

la rénovation. Dans cet inventaire, nous attendons beaucoup d'une totale transparence et nous attachons le plus grand prix à l'étude que les régions Centre - Limousin et Midi-Pyrénées ont confié à Monsieur Jean-Pierre (CHEVREAU ?), Expert ferroviaire. Sa mission est de déterminer la meilleure solution de desserte des territoires concernés par l'axe POLT, naturellement dans son actuelle configuration, ce qui, d'entrée de jeu, à mon sens, élimine toutes les autres hypothèses.

Pour conclure, ces deux évidences : la première, c'est que le moment est peut-être venu de passer d'abord à la rénovation et aux gros entretiens des lignes existantes. C'est ce que révèle en priorité l'audit qui a été réalisé par l'Institut Polytechnique de Zurich sur les lieux par une équipe indépendante, et c'est dans le cadre de cette rénovation que, d'une manière évidente, nous situons le POLT dans ses lendemains.

La seconde, c'est qu'il ne faut pas oublier que la ligne Paris - Orléans - Limoges - Toulouse appartient au réseau de fret européen et que le maintien de ses performances techniques est une exigence européenne, ce qui est capital lorsque l'on sait l'importance à court terme de la reconquête du fret. Je vous rappelle qu'à ce sujet, nous avons fait un rapport pour la reconquête du fret ferroviaire et nous l'avons appelé « la bataille du rail ». Cette bataille, nous n'avons pas le droit de la perdre. Le débat d'aujourd'hui nous y engage car il aura une conclusion. Madame, je me tourne vers vous, et vous l'avez annoncé, cette conclusion sera un acte de Gouvernement, comme l'a été le CIADT de 2003. C'est donc au Gouvernement d'aujourd'hui et éventuellement à celui de demain qu'il appartiendra de nous apporter la réponse. Je pense à cette chanson étonnante qui disait « tu as voulu voir Vierzon, on a vu Vesoul, tu as voulu voir Paris, il ne faut pas voir Beauvilliers ».

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur GERBAUD, excusez-moi, est-ce qu'il sera possible d'avoir votre communication ? Merci. Monsieur PINTON.

M. PINTON - Président du Conseil Général de l'Indre

Madame, je voudrais vous dire que j'ai apporté les délibérations des communes. Aujourd'hui, nous sommes en mesure de vous apporter 180 délibérations sur les 247 communes de ce département. Si la seule question qui était aujourd'hui au cœur du débat public, c'est « oui » ou « non » au barreau Limoges - Poitiers, les communes répondent, comme le disait Jean MAYET tout à l'heure, unanimement, « non ».

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur le Président. Monsieur le Président SAPIN.

M. SAPIN – Président du Conseil Régional, Région Centre

Merci beaucoup, Madame la Présidente, de me donner la parole devant cette assemblée.

D'abord, je voudrais vous dire ici que je prends la parole, bien sûr, comme usager mais aussi comme élu local de ce département, et surtout comme Président de cette Région.

Madame, Mesdames, Messieurs, vous qui portez une partie de nos espoirs puisque, Commission indépendante, vous aurez à exprimer un avis indépendant sur le projet de RFF, comme le disait très bien Monsieur le Préfet, sur le projet de l'Etat puisque RFF est un établissement public de l'Etat. Je voudrais vous dire très simplement que nous sommes là tous pour vous convaincre que ce projet de barreau TGV entre Limoges et Poitiers est une mauvaise chose pour l'Indre et une mauvaise chose pour la région Centre, et ce, pour deux raisons principales que je vais aborder très brièvement pour que chacun ici puisse s'exprimer ensuite.

La première, qui a été dite et redite, c'est que nous avons besoin, dans ce département et dans cette région, de la grande vitesse, du TGV, d'abord parce que ça peut nous rapprocher de Paris, mais, moi, je pense au-delà parce que la caractéristique du TGV, c'est que, premièrement, il peut rouler plus vite, mais que, deuxièmement et puis surtout, il nous relie à un réseau de grande vitesse, c'est-à-dire qu'il nous relie à Roissy, il nous relie à Bruxelles, il nous relie à Londres, il nous relie à l'Allemagne. Aujourd'hui et demain, une région qui serait privée de grande vitesse est une région qui est privée en France de toute relation moderne avec le reste de l'Europe et le reste du monde.

Chacun voit bien que – et je crois que ce point est incontestable et incontesté, d'ailleurs, Monsieur SALIN l'a dit très honnêtement – s'il y a une ligne à grande vitesse entre Limoges et Poitiers, il n'est plus besoin de penser, d'espérer, d'imaginer quelque projet que ce soit sur la ligne qui va de Paris à Orléans, puis d'Orléans à Châteauroux, puis de Châteauroux à Limoges et à Toulouse. C'est soit l'un, soit l'autre. Nous, c'est la ligne grande vitesse sur Paris – Limoges – Toulouse.

La deuxième raison à laquelle je voudrais vous rendre attentive, Madame la Présidente, nous voyons bien que se posent des problèmes de rentabilité, plus exactement de coût global parce que, au total, même RFF est bien obligé de nous dire qu'il y a des difficultés de rentabilisation de la ligne entre Poitiers et Limoges. Si jamais ce projet funeste voyait le jour, quelle sera la politique commerciale naturelle de la SNCF exploitante ? C'est de ramener le plus possible de clients, d'usagers sur Limoges. On viendra chercher des clients, peut-être même jusqu'à Argenton-Sur-Creuse, que sais-je, pour essayer de les ramener vers Limoges et donc, c'est autant de clients, de potentiel, donc de rentabilité, pour reprendre les termes, en moins pour la ligne qui va de Limoges à Paris, c'est-à-dire que c'est la fin de toute possibilité de rénovation, de restructuration, d'amélioration de cette ligne. Non seulement nous n'aurions plus de ligne à grande vitesse, mais nous aurions en plus un dépérissement de cette ligne historique qui est absolument indispensable à notre développement.

Alors, Mesdames, Messieurs, je vous demande de réfléchir avec nous non seulement aux avantages que ça peut avoir pour Limoges, bien entendu, c'est important pour nos amis limougeaux, mais de regarder les inconvénients, les conséquences que ça a pour tout cet espace central. Nous, nous avons tous, quelles que soient nos orientations politiques, la volonté de développer économiquement nos territoires. Comment voulez-vous, demain, après les efforts qui ont été faits hier, nous qui allons avoir la responsabilité du développement de l'aéroport de Châteauroux, le développer s'il n'y a aucune perspective de se raccrocher à Roissy ?

Pour nous, tout se tient et donc, je souhaite, Madame la Présidente, que, au-delà des débats qu'il peut y avoir sur tel ou tel projet - et je comprends la passion que l'on puisse mettre sur tel projet à 10 ans, à 15 ans ou à 20 ans - vous vous inscriviez avec nous dans ce qui est notre horizon à nous, élus, acteurs socio-économiques, habitants de ce département, cet horizon des 5 ans, des 10 ans qui sont devant nous. Nous ne pouvons pas laisser notre département dans les 5 ans, dans les 10 ans qui sont devant nous sans espoir de développement économique et sans possibilité de s'appuyer sur cet outil indispensable qui est le rail pour faire en sorte que notre avenir soit meilleur qu'aujourd'hui. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur le Président. Avant de passer la parole à RFF et à la SNCF, je voulais seulement dire, Monsieur le Président, que la Commission ne prend pas position sur le projet. Elle se contentera d'expliquer dans son compte-rendu la position que vous prenez. La Commission, je le répète, est absolument indépendante. Elle recueille les positions des uns et des autres et les transmet au maître d'ouvrage dans son compte-rendu. Adressez-vous à nous, nous sommes preneurs de toutes les positions et nous essaierons de les transmettre de façon la plus objective possible. Je passe la parole à RFF.

M. DE TREGLODE

Je voudrais brièvement répondre à 2 questions un peu techniques qui ont été posées, que j'ai relevées.

La première, c'est sur les règles financières qui s'imposent à RFF. L'intervenant a indiqué « vous êtes déjà en situation financière très difficile à RFF et donc, un projet de développement va encore aggraver cette difficulté financière ». C'est une question d'ailleurs générale qui peut porter sur n'importe quel projet de développement et, en particulier, à un grand projet de développement d'un milliard d'euros. Sur ce point, simplement, je rappelle qu'il existe une règle qui s'impose à RFF de par un décret de 1997 qui dit ceci : « RFF et son Conseil d'Administration ne peut pas accepter, ne peut pas approuver un projet de développement quel qu'il soit, petit, moyen, gros, si ça dégrade ses comptes ». Autrement dit, lorsqu'il y a un grand projet de développement, la participation financière que RFF peut apporter à ce projet dépend

de l'équilibre que RFF, en tant qu'établissement public responsable de ses comptes, trouve entre les recettes et les dépenses. Voilà pour le schéma classique.

Bien sûr, pour les schémas nouveaux qui sont envisagés pour certains grands projets que l'on appelle « partenariat public – privé », les règles sont différentes puisque, là, le risque est porté par d'autres et ne pèse, cette fois-ci, plus du tout sur Réseau Ferré de France.

Un deuxième élément de réponse sur une question qui a été posée ; d'ailleurs, plusieurs fois, on est revenu sur ce point, c'est ce que nous avons appelé la saturation de la gare Montparnasse. En fait, quand nous parlons de saturation de la gare Montparnasse, nous entendons la gare elle-même qui aura, un jour, des problèmes de saturation avec le nombre de TGV qui y arrivent et puis, le développement des trains de l'Ile-de-France, mais nous englobons également la saturation de ce que nous appelons le « tronçon commun », par où arrive l'ensemble des TGV.

Il est vrai que, dans l'hypothèse de la réalisation des deux LGV Sud Europe Atlantique de Tours à Bordeaux et l'autre ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes, nous évaluons des premiers problèmes de saturation à partir du milieu de la prochaine décennie. Quand je dis « problèmes de saturation », en matière ferroviaire, ce n'est pas comme une route ; nous ne pouvons pas dire que, tout d'un coup, la ligne est bloquée, nous ne pouvons plus faire passer de trains ; c'est à certaines heures, par exemple, le vendredi soir ou le lundi matin.

Cette question, nous l'avons pris en compte dans les deux projets LGV Sud Europe Atlantique et LGV Bretagne – Pays de la Loire, et nous savons comment apporter les réponses qu'il faut pour un investissement compris entre 100 et 150 millions d'euros, qui vont être portés par les deux projets LGV Sud Europe Atlantique et LGV Bretagne – Pays de la Loire.

Comme nous l'avons déjà indiqué, les difficultés qui pourraient être apportées par la LGV Poitiers – Limoges, en fait, peuvent être considérées comme pratiquement nulles au regard de cette saturation puisque ces TGV, pour la plupart, la quasi-totalité, se raccrochent à d'autres TGV à Poitiers et, en fait, ne forment plus qu'un seul train entre Poitiers et Paris, donc n'aggravent pas une éventuelle situation un peu délicate de saturation.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur CHEVALIER, de la SNCF, vous voulez répondre à Monsieur SAPIN ?

M. CHEVALIER – Chef d'Etablissement SNCF de La Souterraine et Châteauroux

Messieurs Dames, bonsoir. Une réponse, peut-être pas, simplement expliquer le rôle de la SNCF aujourd'hui dans ce débat public. Nous sommes, comme vous le savez tous, entreprise de transport ferroviaire. Nous sommes là, en fait, pour remplir nos

trains avant tout, pour répondre, bien entendu, à la demande des populations exprimée par le biais des élus aussi, mais je tiens à préciser que, si nous sommes une entreprise publique, nous avons un seul actionnaire qui est l'Etat. Nous avons aussi pour mission d'équilibrer nos comptes et de dégager des bénéfices pour une éventuelle facilité d'autofinancement, afin de préserver l'avenir.

Tout cela pour dire que, effectivement, Monsieur SAPIN l'a très bien dit tout à l'heure, à tout transport, il y a une réponse qui doit être la plus adaptée possible et quand, demain, nous verrons, je l'espère, une ligne à grande vitesse, quel que soit le projet, nous serons là comme transporteur pour répondre à cette demande.

Aujourd'hui, nous sommes les seuls en France à faire du transport ferroviaire sur le réseau et je suis quasiment certain, par contre, que, dans cette échéance de 10 ou 20 ans, nous ne serons plus les seuls. Nous avons donc un enjeu extrêmement important pour préserver l'avenir, pour nous placer comme, non seulement des transporteurs performants aujourd'hui le plus possible, mais demain également. Tout ceci, je tiens à le souligner, se fera dans une logique économique et nous ne pourrons pas répondre effectivement à une demande exagérée, si je puis m'exprimer ainsi, par rapport à la population à transporter sur un secteur donné.

Mme LARIVAILLE

Merci. Nous poursuivons les demandes d'intervention ; il y en a encore beaucoup : Monsieur FRADET, Monsieur Olivier PENIN, Monsieur André THEPIN et Monsieur Jean-Yves HUGON. Monsieur FRADET, vous avez la parole.

M. FRADET

Ce que je trouve vraiment incompréhensible dans le débat qui nous est livré aujourd'hui, c'est, effectivement, cette volonté, cet entêtement qu'il y a à manifester vouloir nous faire accepter un projet qui est rejeté par tous, que ce soit la population, que ce soit les élus locaux, y compris de toutes sensibilités confondues, que ce soit de nombreux acteurs économiques, Chambres Consulaires, etc., y compris d'une grande partie de la population.

D'un côté, on n'arrête pas de nous dire qu'il faut monter des projets, qu'il faut savoir écouter les citoyens et, aujourd'hui, on est en train de nous faire avaliser, avaler un projet que personne ne veut aujourd'hui dans ce département.

D'autant plus qu'un projet d'aménagement du territoire, comme le soulignait Michel SAPIN tout à l'heure, y compris via l'Europe, nous en avons un, un qui est soutenu par les élus, par les acteurs économiques, par les Chambres Consulaires, par les organisations syndicales, par de nombreuses associations, par de nombreux citoyens, et qui s'appelle le POLT. Il est plus direct que le projet que vous proposez de Paris - Limoges en passant par Poitiers. Vous m'expliquerez peut-être, tout à l'heure, que, de Paris pour aller à Limoges, le chemin le plus efficace, le chemin le plus direct, c'est de passer par Poitiers. Moi, à l'école, on m'a toujours appris que la ligne droite

était la ligne la plus directe et la plus efficace. Il n'y a pas besoin d'être Ministre pour cela, il n'y a pas besoin d'avoir recours à des cabinets d'expertise pour cela.

Ce projet POLT contribue aussi à désenclaver la région et notamment l'axe qui se trouverait entre Paris et Limoges, ce que ne fait bien sûr pas l'autre puisqu'il abandonne totalement toute cette partie de la région qui se trouverait entre Paris et Limoges.

Enfin, le POLT, il était financé. Si l'Etat, aujourd'hui, tenait sa parole et revenait sur sa parole, il serait toujours financé par le contrat de plan Etat région. Il pourrait même aujourd'hui, si l'Etat n'avait pas remis sa parole en question, être en service, permettre le développement et participer au développement économique de notre territoire, mais, voilà, il en a été autrement.

Alors, on nous a avancé le coût, 350 millions d'euros. On nous dit, aujourd'hui, que le projet par Poitiers serait à 1,5 milliard d'euros environ. Du coup, je serais tenté de dire que votre démonstration sur la rentabilité du nombre de personnes qui seraient transportées serait encore beaucoup plus accru qu'avec le projet que vous nous proposez.

Enfin, ce serait, bien sûr, une réalisation à court terme puisque, pour cela, il s'agirait de un an et demi à 2 ans, si mes informations sont bonnes. S'il n'y avait pas eu cette remise en cause de la décision gouvernementale, aujourd'hui, il serait entré en vigueur.

Bien sûr, j'entends qu'il y a aussi un autre projet qui est le TGV Paris - Beauvilliers - Châteauroux, Limoges - Toulouse après, qui coûte beaucoup plus cher, qui est donc porté par l'Association TGV Berry - Limousin - Pyrénées et qui serait, nous dit-on, porté par Monsieur HUGON, Député. La question, c'est que Monsieur HUGON nous a beaucoup habitué, dans ce département, à avoir de grands projets, mais à toujours voter les budgets en diminution et donc, à ne pas se donner les moyens de les réaliser. Le TGV, je suis d'accord, si nous avons les moyens de le financer - qu'on m'explique comment on fait -. Avoir une ligne TGV qui nous emmène encore plus rapidement à Paris et qui nous permet d'y aller dans de meilleures conditions, j'y suis, bien sûr, favorable.

Au regard de ces éléments et de cette situation, il me semble que le véritable problème, pourquoi on veut nous proposer ce TGV par Poitiers, c'est qu'en fait, on veut envoyer beaucoup plus de clients, comme dirait la SNCF, via la ligne Paris - Bordeaux dont personne, d'ailleurs, ne dit comment elle est financée, que les régions ne veulent pas financer, que l'Europe ne veut pas financer, que l'Etat ne veut pas financer, qu'apparemment, je ne suis pas sûr que RFF ait les moyens de financer. Elle va vraisemblablement être financée par le secteur privé, mais le secteur privé, pour cela, il faut lui offrir des garanties et toute la validité de ce projet, il tend à massifier le nombre de clients potentiels pour le futur et hypothétique investisseur privé de cette ligne.

Pour conclure, je dirais que, aujourd'hui, et à plus brève échéance, le seul projet qui est véritablement crédible, pour moi, c'est le POLT parce qu'il est financé, parce qu'il répond aux objectifs de ce département pour la relance et le développement

économique. C'est ça maintenant que nous devons mettre en chantier rapidement. Qu'après, à plus ou moins long terme, on puisse penser à des besoins d'une ligne Poitiers - Limoges, je n'y vois pas d'inconvénients, mais, l'urgence, aujourd'hui, c'est de réactiver le projet POLT et que ce projet POLT voit le jour. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci beaucoup. Nous ferons passer votre message. Monsieur HUGON, s'il vous plaît, est-ce que vous pouvez répondre et, ensuite, Monsieur Olivier PENIN et Monsieur THEPIN.

M. HUGON – Député de l'Indre

Madame la Présidente, avec votre autorisation, je ne souhaite pas passer avant les 2 personnes qui étaient avant moi. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Très bien. Donc Monsieur PENIN.

M. PENIN – Président de l'Union des Entreprises de l'Indre

Olivier PENIN, je suis là pour donner un avis de chef d'entreprise. L'opportunité, c'est la ligne Poitiers - Limoges. Qu'est-ce que ça va apporter à l'Indre ? Sûrement pas des facilités pour nos chefs d'entreprise de se rendre à Paris ou n'importe où en Europe. Ça ne sera pas un vecteur de développement pour l'Indre, ni pour le Cher, ni pour le Loiret. Ça, c'est un premier point.

Deuxième point : nous avons besoin de nous déplacer et ce n'est sûrement pas par Limoges qu'il faut passer pour aller à Paris ou à Roissy. Pour être bref, la ligne Poitiers - Limoges est une menace pour le développement économique de l'Indre et, pour ça, les chefs d'entreprise sont contre ce projet. Merci Madame.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur PENIN. Monsieur THEPIN.

M. THEPIN

Bonjour. André THEPIN, je suis de Limoges. Si je suis venu ici, c'est parce que, d'abord, je suis moi-même opposé au projet Limoges – Poitiers ligne à grande vitesse. Je n'ai pas d'association derrière moi, etc. et j'ai moi-même déposé un projet. Je voudrais en donner simplement quelques petites lignes qui vont répondre aux questions de Monsieur GERBAUD, de Monsieur MAYET et de Monsieur SAPIN.

Dans un premier temps, je pense que, immédiatement, l'Etat doit respecter sa signature, donc relancer le projet POLT car nous n'avons pas le temps d'attendre 10 ou 15 ans pour nous développer, que ce soit le Limousin ou le Berry. Si, tout de suite, nous prenons la décision de relancer le projet POLT pour commencer à développer nos 2 régions, ça sera déjà dans 5 ans.

Maintenant, parallèlement au lancement du POLT, il faut une étude du TGV Capitole pour ne pas perdre de temps parce que, effectivement, ce projet sera peut-être effectif dans 10 ou 15 ans, mais il faut dès à présent lancer l'étude pour le projet TGV Capitole.

Et puis, il y a quand même une certaine perversité, excusez-moi du mot, au niveau de RFF. Quand RFF a fait sa zone d'influence, c'est disponible sur internet, la zone d'influence, comme par hasard, elle ne prend pas Châteauroux, mais des petites communes qui sont à une dizaine de kilomètres de Châteauroux, c'est-à-dire qu'en fin de compte, on a inclus dans ce projet des communes qui sont à 10 kms au Sud ; vous prenez vos cartes et vous me direz si je mens ou pas.

Alors, naturellement, moi, je suis plus à l'aise ici que je ne le suis à Limoges, vous comprenez pourquoi. Tout à l'heure, Monsieur SALIN, vous parliez du Limousin ; ce n'est pas le Limousin qui a demandé à aller vers l'Atlantique, c'est Limoges et le Conseil Général de la Haute-Vienne, qui exclut même le Nord de la Haute-Vienne parce que le Nord de la Haute-Vienne, il y a beaucoup de gens qui vont vers La Souterraine. La Creuse, elle est contre. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Brive est opposée à ce projet parce que, elle, elle regarde aussi vers Toulouse et elle dit qu'il n'y a pas que Paris qui compte. Regardez la contribution de la CCI de Brive, vous verrez ce que c'est. Je vous demande simplement de regarder le site internet.

Maintenant, moi, avec mon projet, je suis parti de quelque chose qui existait. En fin de compte, tout à l'heure, Monsieur GERBAUD a parlé qu'il y avait des projets européens. En fin de compte, au niveau de l'Europe, il y a une trentaine de projets, tous transports confondus. Il se trouve que nous sommes concernés, nous, par 3 projets. Le projet n° 3 est le projet de la liaison Sud Europe Atlantique. Il y a un projet aussi d'autoroute maritime qui doit être fait aussi, qui passe par Nantes. Le dernier projet, projet N°16 sur une ligne fret qui part d'Algerisas en Espagne ou de Sines au Portugal et qui a déterminé qu'il y aurait, à travers les Pyrénées, en allant vers Toulouse, une création d'une ligne pour améliorer le fret avec des tunnels importants sur 160 kms – coût de 5 milliards d'euros. Ça veut donc dire que la liaison, au lieu de la diminuer comme nous sommes en train de le faire actuellement, il faut, au contraire, l'améliorer puisque nous allons avoir des trains fret qui vont partir du Sud de l'Espagne.

Dans mon projet, ce que j'avais aussi indiqué, c'est que Châteauroux a la chance d'avoir un aéroport. Dès l'instant où, à Châteauroux, nous avons un centre ferroviaire, un centre routier parce qu'il y a quand même l'autoroute A20, et que nous avons un aéroport, nous devons faire quelque chose, même si ça déplaît à certaines personnes de Limoges, pour développer Châteauroux avec ce moyen-là parce qu'il faut désengorger Paris.

Dans mon projet, je me suis trompé parce que j'avais un projet ferroviaire qui était transversal, qui passait par Nantes - Poitiers et Châteauroux. Je me suis trompé parce que, effectivement, la Commission Européenne a décidé - et, pour cela, il y a eu des fonds - d'électrifier la ligne Tours - Vierzon ; ça fait donc Nantes - Tours - Vierzon. Dans le projet 2007 - 2013, ça va continuer vers Nevers. En fin de compte, nous voyons toute l'utilité de la position de Châteauroux au niveau de tous les transports. En fin de compte, développer 2 villes dans le Centre, ce n'est pas un mal non plus.

Maintenant, nous allons parler de l'environnement parce que, en fin de compte, on dit qu'il faut respecter l'environnement. Là aussi, je vous demande de regarder le site internet. Au niveau de l'environnement, qu'est-ce qui a été dit ? Dès l'instant où une partie du tracé passerait par Poitiers, il y aurait moins de voyageurs qui iraient entre le Nord de Limoges et le reste, d'où un taux de rentabilité interne de 0,3 % en moins, ce qui veut donc dire moins d'offres de la part de la SNCF. Comme nous l'a rappelé le représentant de la SNCF, moins d'offres donc plus de personnes qui vont prendre leur voiture. Donc l'effet pervers de ce projet, c'est d'augmenter l'effet de serre au niveau de la région.

Sur le projet de 1992, il y a des inexactitudes au niveau des 4 milliards. Vous avez réévalué vous-même le projet de 1992 tel qu'il était. C'est 2,2 milliards. Il y a en plus contournement de Vierzon et d'Etampes et le seul problème qu'il y a, c'est que, effectivement, ça met Châteauroux à 1 heure 30 et Limoges à 2 heures 07. Arrêtez de dire que ça coûte 4 milliards. Il ne faut pas dire n'importe quoi quand vous parlez.

Ce qu'il faut, en fin de compte, c'est relancer le POLT et, parallèlement, lancer le TGV Capitole.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur HUGON.

M. HUGON

Merci Madame la Présidente. Je voudrais féliciter l'intervenant pour son courage et son bon sens. J'aurais été vraiment désolé, Monsieur, de prendre la parole avant vous, alors que vous l'aviez demandé avant moi.

Madame la Présidente, permettez-moi, très brièvement, puisque vous êtes dans ma circonscription, de vous souhaiter aussi une très cordiale bienvenue, à vous, aux Châteauroux, le 13 novembre 2006

commissaires et à tous vos collaborateurs. Je vous remercie de la façon, depuis le début, dont vous menez les débats, en garantissant une véritable neutralité, et ça n'est pas toujours facile, je le sais. Merci beaucoup.

Je suis votre Député. Un Député a 3 missions : un Député représente, un Député légifère et un Député contrôle. Je suis, aujourd'hui, légitimé par 2 missions : je vous représente et je contrôle l'action du Gouvernement.

Nous avons, aujourd'hui, à traiter de 2 dossiers qui sont différents. C'est un petit peu compliqué et, moi, j'aime bien que les choses soient simples pour bien comprendre. Nous avons 2 dossiers différents :

- Le premier dossier, c'est la rénovation de la ligne actuelle.
- Le deuxième dossier, c'est le TGV.

La rénovation de la ligne actuelle, tout le monde est pour, bien entendu ; personne n'est contre. Je me tourne vers les gens de RFF et j'aimerais que l'on réponde à 2 ou 3 questions simples auxquelles, pour l'instant, je n'ai pas eu de véritable réponse.

La première, j'ai bien regardé votre présentation et j'ai vu que vous parliez de cadencement, vous parliez de confort, vous parliez de sécurité, mais je n'ai vu en aucun cas le terme de vitesse apparaître. Je voudrais donc vous poser la question suivante : il y a une rénovation de la ligne actuelle qui est engagée ; je suis moi-même un usager hebdomadaire de la ligne, et je voudrais savoir quel est le gain de temps effectif apporté par la rénovation de la ligne actuelle.

Deuxième question simple : nous parlons d'amélioration de cette ligne. Je voudrais savoir, à 5 ans, avec la technologie actuelle ou une technologie nouvelle, quel est le gain de temps effectif sur la ligne Paris - Châteauroux ; vous y avez un petit peu répondu.

Le deuxième projet, c'est le projet TGV ; ce sont deux projets différents. Différents, pourquoi ? Parce que nous ne sommes pas dans le même temps politique. La rénovation de la ligne actuelle, c'est pour maintenant ; le projet TGV, c'est à une génération.

Lorsque nous avons appris, le 18 décembre 2003, jour funeste pour notre région et pour notre département, que le CIADT avait ajouté en pointillé sur la carte des grandes infrastructures ce projet Limoges - Poitiers, nous, les élus de l'Indre et de la région Centre, nous avons ressenti ceci comme une trahison et comme un coup de poignard dans le dos. Je n'ai cessé de le dénoncer depuis 3 ans, même si je ne le fais pas de façon très médiatique. Je suis dans ma fonction de contrôle de l'action du Gouvernement. Lorsque le Gouvernement prend des mesures qui ne me plaisent pas ou qui sont néfastes pour les habitants que je représente, pour les citoyens que je représente, mon devoir est de les dénoncer et c'est ce que j'ai fait depuis 3 ans maintenant.

Je ne reviens pas sur les très nombreux contacts que j'ai eus au plus haut niveau et que je continuerai à avoir. Par contre, nous avons, aujourd'hui, le devoir - tout le monde l'a dit - de nous opposer avec la plus grande fermeté à ce projet. Tout le

monde dans l'Indre est contre ce projet, bien entendu, mais j'irai un petit peu plus loin, si vous me le permettez, que les orateurs précédents. Je pense très sincèrement, et sans vouloir polémiquer avec qui que ce soit, qu'il ne suffit pas de dire « non » au projet pour le faire capoter. Les communes ont, dans leur grande majorité, pris une délibération contre ce projet ; c'est très bien, elles ne peuvent pas faire plus, mais ça ne suffit pas. Nous devons nous battre avec un projet alternatif, TGV contre TGV. Le but est de mettre Limoges à 2 heures de Paris ; nous sommes tous d'accord pour que Limoges soit à 2 heures de Paris, mais nous voulons que Limoges soit relié à 2 heures de Paris en passant par la région Centre et en s'arrêtant à Châteauroux par un projet de TGV.

Alors, je vais encore plus loin. Je vous demande, Madame la Présidente, - et devant vous Mesdames et Messieurs, moi qui vous représente à l'Assemblée Nationale - de noter de façon solennelle et officielle au compte-rendu des débats qu'il y ait une étude comparative réelle et plus poussée entre les deux projets qui nous ont été présentés. Ceci, aujourd'hui, n'a pas été fait sérieusement et je ne cesserai, pendant les jours, les semaines et les mois qui viennent, d'intervenir pour qu'il y ait une étude comparative officielle, pour que l'on puisse prendre le temps de la réflexion avant de prendre une décision trop hâtive. Voilà comment je suis dans ma première mission, celle de représenter votre intérêt.

Pour en terminer, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, j'ai été de façon très démocratique mis en cause par Monsieur FRADET. Monsieur FRADET est quelqu'un que je respecte et, permettez-moi de lui répondre. Il existe une Association. Je vais vous donner un rapide historique. J'ai rencontré Monsieur THILLET en novembre ou décembre 2001. Je ne le connaissais pas. Je n'étais alors pas encore candidat officiel à la législature. Monsieur THILLET est venu me parler d'un projet de TGV et puis, il m'a dit son intention de créer une Association. Je l'ai encouragé et cette Association a été créée en novembre ou décembre 2002. Je ne fais pas parti de l'Association, je n'en suis pas membre, mais je soutiens son combat parce que j'estime qu'il est juste. Nous avons donc rebondi sur le projet de TGV Limoges - Poitiers pour pouvoir en faire un projet alternatif, ce qui est, aujourd'hui, le cas puisque nous avons officiellement un cahier d'acteurs.

Pour conclure, permettez-moi de vous dire une chose ; je crois qu'il n'y a pas de TGV de droite, il n'y a pas de TGV de gauche, il n'y a pas de TGV du centre. Ce qui me gêne dans la ligne POLT, ça n'est pas la rénovation de la ligne, c'est qu'il manque la lettre « C » et je n'aime pas quand on ne parle pas de Châteauroux.

Pour terminer, je crois que, autour d'un projet comme celui-ci, nous devons avoir le courage, non seulement de dire « je suis d'accord pour avoir un TGV », bien entendu, il faut le dire, mais je crois qu'il faut aller jusqu'au bout et défendre ce projet. Je pense également que nous pouvons tous nous réunir autour de cette volonté de mettre Châteauroux à 1 heure de Paris. Ça n'est pas un crime pour un responsable politique, pour le responsable politique que je suis, d'avoir cette ambition de mettre Châteauroux à 1 heure de Paris car c'est uniquement la façon qui nous apportera une évolution économique et, bien entendu, rêvons un petit peu, une gare TGV à l'aéroport.

Je crois qu'il y a des moments où il faut que l'intelligence des hommes passe au-delà des divergences politiques, et c'est le cas aujourd'hui. Je crois que nous avons, aujourd'hui, le devoir de nous rassembler autour de ce projet. C'est ce que je ferai, moi, dans les semaines à venir, dans les mois à venir. Tant que j'aurai la légitimité du suffrage universel, je ne cesserai de défendre ce que je pense être notre intérêt et l'intérêt de la région que je représente à l'Assemblée Nationale. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Nous allons peut-être passer la parole à RFF et, ensuite, nous reprendrons les demandes d'intervention avec Monsieur BEL, Monsieur THIBAUT et Monsieur POULET. Monsieur DE TREGLODE.

M. DE TREGLODE

Oui, je vais répondre très brièvement puisque Monsieur HUGON nous a demandé une réponse très simple et très claire à une question concernant les gains possibles de vitesse entre Paris et Châteauroux selon les investissements effectués sur la ligne actuelle.

Nous avons déjà expliqué assez longuement que la ligne actuelle est une ligne performante, la plus grande partie permettant des vitesses de 200 kms / heure et une autre grande partie à 160 kms / heure. Nous comprenons bien qu'il faut investir beaucoup d'argent pour gagner encore plus de vitesse maximale et pouvoir gagner en temps de parcours entre Paris et Châteauroux. Il faut, bien sûr, investir.

Deux types d'investissements complètement différents :

- Il y a d'abord les investissements que nous appelons les investissements de renouvellement. Vous savez que nous avons un programme important, nous avons parlé de 260 millions d'euros. Ce sont, pour simplifier, des gros travaux d'entretien ; nous changeons le rail, nous changeons le ballast, etc. Ce sont des travaux qui, par définition, n'apportent aucun gain de temps ; ce sont des travaux de renouvellement.
- Pour gagner des gains de temps, il faut des travaux que nous appelons des investissements de développement. Ces investissements de développement apporteront bien sûr des gains en fonction de leur importance. Nous pouvons investir pour la suppression de passages à niveau, ce qui permet de passer au-dessus de 160 kms heure parce que, aujourd'hui, la réglementation oblige les trains à rouler à 160 ou moins lorsqu'il y a un passage à niveau pour des raisons de sécurité faciles à comprendre. Nous pouvons réaliser des shunts, c'est-à-dire là où vous avez une courbe où la vitesse est ralentie, vous allez tout droit, etc.

A l'occasion notamment de travaux antérieurs, nous avons fait quelques estimations pour donner un ordre de grandeur qui illustrera l'importance des travaux. Nous

pourrions gagner 6 minutes entre Paris et Châteauroux, avec au moins 120 millions d'euros de travaux. Pour gagner 8 ou 10 minutes, il faut passer à peu près au double, 300 - 320 millions d'euros. Si vous voulez gagner entre 10 et 15 minutes, vous passez à 600 millions d'euros. Vous avez, in fine, des travaux à 2 milliards ; nous tombons sur le projet TGV Capitole qui est d'une autre nature. J'espère avoir répondu à votre question.

M. ROUSSEAU - Directeur Régional Centre - Limousin, Réseau ferré de France

Tout à l'heure, nous nous préoccupions de l'entrée à Paris Montparnasse alors que les TGV, pour rentrer à Paris Montparnasse, bénéficient d'une ancienne ligne et ne sont pas mêlés au trafic de banlieue sur une approche, sur une certaine longueur, puisque c'est l'ancienne ligne de Paris à Chartres par Gallardon qui a permis l'entrée du TGV Atlantique dans Paris.

A l'inverse, les problèmes de qualité de service qui sont difficiles à résoudre sur la ligne de Paris - Orléans - Châteauroux, c'est bien clairement que, à partir d'Etampes - et Etampes, c'est à 52 kms de Paris, c'est-à-dire à peu près à mi-chemin entre Paris et Orléans - même s'il y a 4 voies, nous sommes dans un complet mix avec le trafic du RER C, c'est-à-dire que nous ne pouvons pas dépasser 140 à l'heure. Chaque fois qu'il y a des difficultés de fonctionnement du RER C, ça se répercute sur l'axe. Là, il y a vraiment des éléments à prendre en compte parce que, même si nous améliorons au Sud d'Etampes, il restera toujours une forte contrainte entre Etampes et Paris.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur ROUSSEAU. Monsieur Philippe BEL.

M. BEL - Représentant du MEDEF au CESR Centre

Merci Madame la Présidente. Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je m'appelle Philippe BEL, je représente le MEDEF au Conseil Economique et Social de la région Centre où je préside la Commission Aménagement du Territoire.

Je voudrais tout d'abord informer l'auditoire que notre assemblée, le Conseil Economique et Social, a, lors de sa séance du 12 octobre dernier, produit un avis très argumenté, voté à l'unanimité de ses membres, sur le projet de barreau LGV Limoges - Poitiers. Cet avis vous a été communiqué, Madame la Présidente, et il est à la disposition de tout le monde sur le site.

Je voudrais simplement en rappeler la conclusion : le Conseil Economique et Social de la région Centre considère, au vu du dossier présenté par RFF, que son projet LGV Limoges - Poitiers peut être apprécié comme inopportun. Vous comprendrez que le terme « inopportun » est un langage quelque peu diplomatique. Il l'est de par les

conséquences négatives qu'il induit sur l'espace central français en général et sur le Sud de l'Indre en particulier.

En revanche, le CESR considère que l'argumentaire de RFF lui-même, argumentaire fort intéressant, confirme une double urgence, une double exigence, celle de rouvrir le dossier POLT, de procéder aux actualisations nécessaires, tant en ce qui concerne les études de faisabilité que financières, en coopération avec les acteurs initiaux de son projet.

Deuxième urgence et exigence, c'est celle de réaliser l'interconnexion de la ligne historique Paris – Toulouse, via Orléans – Châteauroux et Limoges, au réseau LGV Roissy et Orly.

Le Conseil Economique et Social de la région Centre entend poursuivre son action pour ces objectifs, en partenariat et en convergence avec tous les acteurs qui se sentent concernés par ce dossier essentiel.

Ce rappel étant fait, voici ma question, question qui s'adresse à RFF : Monsieur Michel BOYON, Président de RFF, s'est exprimé très récemment dans notre journal du Loiret « La république du Centre », le 27 octobre dernier. A la question d'un journaliste « verra-t-on un jour des trains à grande vitesse entre Paris et Toulouse via Orléans – Châteauroux et Limoges ? », il fait la réponse suivante : « ce n'est pas la bonne solution ; en 2016, nous achèverons la ligne Paris – Bordeaux ; les habitants et les élus du Limousin ont fait le choix de se raccorder à cette ligne par une liaison à grande vitesse Poitiers – Limoges ». Voilà l'affirmation dans le journal de Monsieur BOYON. Cela veut-il donc dire que les jeux sont faits et, si les jeux sont faits, à quoi sert donc ce débat public ?

Deuxième question : quand on dit que les élus du Limousin ont fait le choix, ce choix concerne-t-il aussi les habitants de la Creuse qui, semble-t-il, lors du débat public de Guéret du 18 septembre, se sont montrés, qu'il s'agisse des élus et du public, totalement hostiles au projet.

Voilà une question présentée à RFF, mais je voudrais aussi m'adresser à notre Président du Conseil Régional, Monsieur SAPIN, en vous faisant, Monsieur le Président, une suggestion : pourriez-vous exprimer, avec autant de vigueur et de clarté que vous l'avez fait tout à l'heure, votre position sur cette question ? Pourriez-vous exprimer ce point de vue dans notre journal « La république du Centre », afin de faire contrepoint aux propos quelque peu désespérants que nous avons entendus de Monsieur BOYON, Président de RFF ? Merci de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur BEL. On me signale qu'il y a des problèmes d'interférence avec les portables ; si vous vouliez bien les éteindre, ce serait important pour la régie ; je vous remercie.

Un petit mot sur le débat public parce que, effectivement, ce que vous dites « les jeux sont faits et à quoi sert-on ? », en quelque sorte, « pourquoi sommes-nous là ? » : ce que je peux vous dire, c'est que quand, effectivement, on m'a parlé de ce débat public et qu'on m'a proposé d'assurer la présidence de cette Commission, j'ai tout de suite posé la question « est-ce qu'il y a un choix ? » et la réponse a été « oui ». La réponse a été « oui » et, moi, je suis partie, si vous voulez, sur cette base-là. Je fonctionne comme ça dans le cadre de cette Commission, c'est qu'aujourd'hui, la décision n'est pas prise et, ça, Monsieur le Préfet l'a rappelé : nous sommes très en amont dans le processus d'élaboration du projet et, effectivement, je crois que nous pouvons dire que la décision n'est pas prise et j'espère que la décision n'est pas prise. Voilà ce que je voulais dire. Les personnes de RFF qui sont à la tribune à côté de nous peuvent le confirmer.

M. ROUSSEAU

Je voulais préciser que j'accompagnais le Président BOYON au cours du déjeuner de presse où il s'est exprimé sur ce sujet et que le rapport qui en a été fait dans la presse est extrêmement réducteur.

Le Président BOYON, très clairement, a dit : « Toulouse et Midi-Pyrénées a fait le choix de se raccorder à la SEA par un barreau Bordeaux - Toulouse ». Tout à l'heure, on disait « ça ne concerne que la Haute-Vienne » ; il y a unanimité de la Corrèze sur le sujet et de Brive ; il y a unanimité, depuis la semaine dernière, de l'ensemble du Périgord, Conseil Général, ville de Périgueux et Socio-économique. Le Président BOYON n'a pas dit « les jeux sont faits », il a dit « nous sommes dans une logique où, après Bordeaux - Toulouse, Poitiers - Limoges paraît la solution logique pour répondre aux besoins du Limousin et des départements limitrophes ». Voilà ce qui a été dit aux journalistes.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur ROUSSEAU. Nous poursuivons avec Monsieur Alain THIBAUT.

M. THIBAUT

Bonsoir Madame la Présidente, bonsoir Monsieur SALIN, bonsoir Mesdames et Messieurs. Votre projet de barreau Limoges - Poitiers a notamment l'avantage de renforcer les infrastructures de l'aire urbaine de Poitiers et, a fortiori, d'en accroître le développement économique. Dans ce contexte, vous pensez contribuer à l'aménagement du territoire, mais l'un des objectifs fondamentaux de l'aménagement du territoire est la réduction des disparités socio-économiques. Sur ce point, votre

projet de LGV hors des territoires du Cher et de l'Indre est en complète contradiction avec l'aménagement du territoire. Il pourrait compromettre tout espoir de développement économique et générer, à terme, des effets destructeurs pour les territoires ruraux déjà inclus dans la « diagonale du vide ».

En la circonstance, je me permettrai d'attirer votre attention sur le fait que les services décentralisés de l'Etat ont mis en place, sur le département de l'Indre, une mission interministérielle d'aménagement du territoire. Le maître d'ouvrage est un épique délégataire de l'Etat pour la gestion des infrastructures ferroviaires. Dans le cadre du débat public, il est difficile d'imaginer que le maître d'ouvrage ait pu ignorer les projets de cette MIAT.

Ma première question serait d'entendre le maître d'ouvrage sur l'avis de la MIAT sur sa décision de vouloir abandonner tout projet de liaison LGV dans l'Indre et les conséquences de la liaison LGV Poitiers – Limoges sur le territoire de l'Indre.

Aujourd'hui, le sujet du débat est de montrer l'erreur incommensurable qui serait d'ignorer la réalité des territoires ruraux, tels que le Cher et l'Indre. Je ne souhaite pas déclencher des politiques politiciennes qui seraient stériles pour ce débat. Ne nous y trompons pas, ce débat existe pour servir l'intérêt général et non pas l'intérêt de partis. C'est pourquoi je ne développerai pas certains indicateurs.

En revanche, il peut être affirmé que le département de l'Indre présente un indice de vieillissement important, chiffré à 108,5. A titre d'information, l'indice pour la Vienne est de 77,4. L'indice de vieillissement, c'est le rapport entre les personnes âgées de 65 ans et plus, et celles âgées de moins de 20 ans.

En conséquence, pour assurer le peuplement de ce territoire, il sera impératif d'y accueillir de nouvelles populations. Pour le département de l'Indre situé à 1 heure de Paris, avec un prix de l'immobilier bas et une capacité d'accueil importante, une LGV permettrait de développer un accueil de type résidentiel, sans oublier les populations cadres de ce département qui pourraient entrevoir un débouché professionnel sur l'Ile-de-France.

Ma question sera de demander au maître d'ouvrage, soucieux de l'aménagement du territoire, quel type de population ce territoire accueillera avec un déficit d'attractivité que vient renforcer l'absence d'une LGV.

Pour les territoires de l'Indre et du Cher, l'électrification de la ligne traditionnelle avancée par le maître d'ouvrage pour écarter tout abandon de ces territoires ruraux est un leurre. En effet, les trains circulant sur la ligne traditionnelle pourront atteindre, seulement sur certains tronçons, une vitesse de 200 kms / heure. Or, nous constatons que le TGV est en constante évolution ; les vitesses d'exploitation commerciale seraient, sous certaines conditions, sur la LGV, aujourd'hui, de 360 kms / heure alors qu'en 1967, au début, elles étaient de 200 kms / heure. Malgré l'électrification de la ligne, les écarts de vitesse sont impressionnants, plus de 80 %. Ces chiffres sont à confirmer par le maître d'ouvrage.

Ce qui est certain, c'est que la réalisation du barreau Poitiers – Limoges sera non seulement un détournement de l'infrastructure pour les territoires ruraux du Cher et

de l'Indre et, a fortiori, un détournement de voyageurs. En effet, le nombre annuel important de voyageurs qui transitaient via Vierzon à Châteauroux emprunteraient un autre chemin.

Ma dernière question serait de demander, dans ces conditions, quels seraient les effets quantitatifs et qualitatifs sur les lignes traditionnelles. Il est avancé qu'une ligne LGV ne nuit pas, bien au contraire, à une ligne traditionnelle. La liaison Orléans - Tours est, à chaque fois, citée en exemple, sauf que les typologies des populations qui empruntent cette ligne ne peuvent être comparées à celles de la ligne Orléans - Toulouse.

Sinon, j'ai bien compris les difficultés techniques pour mettre en œuvre une liaison LGV entre Paris et Châteauroux, je n'y reviendrai pas. J'ai bien compris également le coût de réalisation du projet LGV sur Châteauroux. Ce que j'ai simplement remarqué, c'est que les ratios économiques sur les lignes du barreau de Limoges étaient de 11,3 à 12,8, alors que celui que vous avez fait déterminer pour la ligne de la LGV Châteauroux était de 13,3.

Pour conclure, il a été dit que, pour assurer le développement d'un territoire, il fallait capter les flux financiers provenant de l'extérieur, grâce à l'économie résidentielle et domestique. Ma question c'est « comment l'Etat pourrait y parvenir en détournant les moyens de transport ? ». Si votre projet de liaison LGV Poitiers - Limoges aboutissait avant la réalisation d'une LGV sur Châteauroux, je crois que vous conduiriez la population du territoire de l'Indre à apprendre à se partager la pauvreté. Je vous remercie Madame la Présidente.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur THIBAUT. Monsieur Charles POULET.

M. POULET

Merci Madame la Présidente de me donner la parole. C'est un débat largement démocratique et cela fait plaisir, ce qui n'est pas toujours le cas dans d'autres débats.

Il a fallu à peu près 50 ans pour obtenir l'autoroute A20 dans la traversée du département de l'Indre ; espérons qu'il faudra un peu moins de temps pour obtenir notre TGV Paris - Limoges - Toulouse et l'Espagne.

Je me souviens que, pour le Capitole, au départ, il ne faisait pas escale à Châteauroux. Il avait fallu ensuite lutter pour obtenir son arrêt à Châteauroux.

A l'heure actuelle, ce qui m'intéresse, comme usager de la ligne avec beaucoup d'autres, c'est pourquoi, lorsque l'on prend le train à La Souterraine ou à Argenton-Sur-Creuse ou une autre gare, on nous oblige depuis quelques années à changer à Limoges ou à Brive pour aller à Toulouse ; nous ne pouvons plus faire le trajet d'une

seule traite. Je pose la question pourquoi et nous nous plaignons beaucoup de cela à l'heure actuelle. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Monsieur Jean-François PIAULET.

M. PIAULET

Merci et merci aussi au dernier intervenant pour sa grande dignité. Je suis Jean-François PIAULET, je suis le Président de PG Electronique ; c'est une entreprise de Châteauroux.

Pour parler d'espoir, et nous en avons énormément besoin pour le TGV, avec Laurent GROUSSIN et Pascal MOULIN, en 1989, nous étions trois à monter cette entreprise, après avoir été licencié ou bien avoir même eu envie d'être licencié parce que l'on ne se plaisait plus non plus là où nous étions.

Aujourd'hui, nous sommes un petit peu plus de 130 - 140 personnes. Nous essayons de bien travailler ensemble. Nous travaillons dans le secteur aéronautique et nous avons la chance d'avoir un bel aérodrome à Châteauroux. Nous avons la chance d'avoir un corps politique que je sens uni par un projet. Si nous avons des projets, vous allez donc voir que ça va marcher. Il ne faut pas oublier de dire que vous êtes en train, Messieurs, de chercher à mettre Limoges à 2 heures de Paris, mais, je ne sais pas pourquoi, si nous passons par Châteauroux, vous savez, aux vitesses où vont les TGV, Limoges sera à une heure et demie de Paris. Comme il s'agit d'un moyen de transport qui permet d'emmener les gens rapidement, vous parlez de ligne historique. Nous sommes peut-être un peu jeunes pour changer l'histoire.

Vous parliez de 2,4 milliards, de 4 milliards ; si vous en dépensez 2,4 ou 4 pour rien ou bien, si vous en dépensez 2,4 ou 1,4 pour un projet utile, effectivement, quand vous aurez désenclavé l'Indre, vous n'aurez pas désenclavé que l'Indre. Quand un parisien est à 20 kms et 2 heures de son lieu de travail, et qu'en habitant à Châteauroux ou Limoges, il est à la même distance en temps dans une zone où il est plus facile de vivre tous les jours, je pense que nous sommes dans une situation de simplicité.

Nous sommes des hommes de projet. Les gens du secteur économique, ceux du secteur associatif, les élus et les personnes qui sont dans la salle, qu'elles soient actives ou non, sont des personnes qui veulent la réussite de leurs enfants, qui veulent que, demain, nous ayons un fonctionnement normal. Nous essayons de générer un espoir économique et des solutions rentables.

Avec ces solutions rentables, nous pouvons aussi évidemment avoir le train que nous méritons. Avec l'aéroport qui est ici, faisons plutôt la conjonction du succès, c'est possible. Nous étions 3 dans mon entreprise il y a 15 ans ; nous sommes, aujourd'hui, 130 - 140. C'est quand même possible en s'y mettant.

Nous avons trouvé qu'en France, les gens ne travaillaient pas beaucoup. Moi, je pense qu'ils travaillent beaucoup. Par contre, il n'y a pas assez de Français qui travaillent. Ceux qui travaillent et ceux que nous pouvons aider à aller au travail, je suis avec eux. Ceux qui n'y sont pas encore, je fais ce que je peux pour les aider, c'est autre chose ; nous avons aidé 200 entreprises à se créer en 2005 ; nous leur avons donné 2 millions d'euros à 0 % et les banques ont donné 8 millions. Je viens également de faire une autre association parce que je suis un chef d'entreprise qui aime l'associatif ; ça s'appelle 3A : Association d'Aide à l'Activité.

Pour le TGV, Châteauroux a besoin de ce TGV. Ce TGV, vous êtes tous venus pour le demander. Si vous le voulez, vous l'aurez car vous êtes géographiquement et économiquement sur la bonne piste. Réseau Ferré de France qui veut mettre les gens le plus rapidement possible à Châteauroux et Limoges ne manquera pas d'utiliser le TGV comme moyen pour le faire. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Monsieur Antoine OLDRATI.

M. OLDRATI

Est-ce qu'il serait possible, Madame, de me remettre le premier tableau avec le tracé et l'appendice qui va de Poitiers à Limoges ?

En attendant, que ce soit possible ou pas, je me présente, Antoine OLDRATI, je ne suis pas élu, je ne suis pas un industriel, je n'appartiens pas à une association, je suis retraité. Je suis originaire du Périgord, mais j'habite à Châteauroux depuis plus de 20 ans maintenant parce que j'ai épousé une Berrichonne.

Je voudrais m'adresser d'abord aux messieurs qui sont là-bas puisque, ici, Madame, vous l'avez dit et répété, votre neutralité est totale. Monsieur SALIN, au début de votre intervention, vous avez cité les départements de la Dordogne, du Cantal et autres comme intéressés par le projet que vous présentez ; vous avez oublié la Corrèze. J'espère que c'est une omission simplement qui a été rattrapée par Monsieur après.

Ensuite, je suis un peu navré, un peu désespéré car autant, ici, par obligation, mais aussi par fonction, nous sommes neutres ; ici, je ne vous demande pas d'être neutre, Monsieur, mais j'aurais espéré qu'à toutes les interventions, vous auriez au moins une fois répondu « je prends note ». La décision n'est pas définitive, sinon, il n'y aurait pas de débat. Or, toutes vos interventions n'ont eu qu'un objectif, c'est de conforter le trajet que vous proposez et qui n'est qu'un projet.

Je ne suis pas un technicien, mais, en ce qui concerne les prix, d'ici 15 ans, j'ai peur qu'il y ait quelques évolutions, mais ce n'est pas mon domaine.

Si on veut bien nous montrer le petit plan qui était là tout à l'heure, je vais essayer d'être agréable avec vous. Pour le projet Toulouse – Bordeaux, nous sommes tous d'accord et nous comprenons tout à fait que Toulouse ait envie de se raccorder à cette grande métropole régionale qu'est Bordeaux, la façade Atlantique, etc., en ajoutant que ce trajet n'est pas un trajet limité là. Je suis certain que, dans le temps, il va se poursuivre vers l'Est, vers Marseille et autres. Pour l'instant, il est là et il existe.

On critique beaucoup le trajet Poitiers – Limoges. Dans la forme, je vais être un peu plus modéré. Le trajet Poitiers - Limoges n'est pas une cause, c'est une conséquence. Pourquoi ? Les toulousains, ils ont bien joué, à la limite, je dirais, aidés ou pas, ils ont bien joué, parce que, dès lors qu'ils se satisfaisaient pour diverses raisons de l'itinéraire passant par Bordeaux, ils se sont dit « industriellement, économiquement, ça nous intéresse, même s'il faut un quart d'heure ou 20 minutes de plus pour monter à Paris, ce n'est pas grave ».

Lorsque les gens de Limoges et du secteur, y compris de la Corrèze, ont vu le plan, ils ont saisi l'opportunité ; nous aurions peut-être fait la même chose, je ne les critique pas. Si nous faisons le TGV Toulouse – Bordeaux, il est bien évident que c'est une atteinte déjà importante au tracé Paris – Toulouse par Châteauroux. Pourquoi ? Parce que RFF ne va pas donner à Toulouse 2 voies de TGV pour monter à Paris, mais il reste tout de même une ligne importante qui est Paris – Limoges. Moi, je ne vais pas jusqu'à Toulouse car je suis convaincu que, dès lors que Toulouse aura son TGV, nous n'aurons plus besoin d'aller là-bas et c'est vrai, c'est peut-être de l'argent perdu.

Vous nous dites « nous améliorerons le réseau de Châteauroux jusqu'à Paris, nous irons à telle vitesse, etc. », mais encore faut-il qu'il y ait des clients. Je pose simplement la question : qui montera dans ce train ? Combien de voyageurs il y aura, dès lors que toute la zone de Toulouse et toute la zone de Limoges aura son TGV ? Nous aurons peut-être un autorail qui montera jusqu'à Orléans et puis, après, nous prendrons un train plus rapide pour monter là-haut. Je ne suis pas un technicien, je me contente de regarder la carte et de réfléchir.

Un dernier mot : je voudrais quand même, Messieurs, là-bas, avant la séance, que vous disiez une fois « oui, après tout, ce n'est pas bête ce que vous dites là ».

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Nous pouvons peut-être demander à RFF de vous répondre.

M. ROUSSEAU

Monsieur, que l'équipe qui est en face de vous porte ce projet avec une extrême vigueur et une extrême pugnacité, c'est parce qu'il y a 2 ans que nous y travaillons, que nous avons comparé un certain nombre de solutions. Demander à une équipe qui a travaillé pendant 2 ans dans tous les aspects d'un dispositif, de ne pas le défendre ou ne pas le porter et ne pas y croire, c'est contre nature. C'est un projet auquel nous

croyons et ce qui nous a été demandé, c'est d'essayer de promouvoir un projet pour mettre Limoges à moins de 2 heures de Paris, pour mettre Brive à 3 heures de Paris, c'est-à-dire un vrai projet d'aménagement, pour ce qui est du Limousin et des départements voisins.

Quand nous évoquons la desserte sur l'axe, tout à l'heure, ça a été clairement présenté : la desserte d'Orléans qui est une desserte orientée vers Tours, vers Blois, est une desserte qui utilise en partie l'axe Paris - Orléans - Limoges, mais qui ne l'utilise sans qu'il y ait de connexion avec les dessertes qui vont au-delà.

Si l'on réfléchit à terme de 10 ans de l'arrivée du TGV, s'il arrive via Poitiers - Limoges, nous pouvons nous dire que, dans le Sud de la région, il y a un vrai développement économique avec une forme de triangle entre Vierzon - Bourges - Châteauroux.

Nous avons réfléchi, à un moment donné, pour la grande vitesse à un « y » renversé. Je crois que, pour les dessertes à terme, il y a une vraie solution avec un autre « y » renversé qui consiste à séparer des trains à Vierzon, avec des trains qui iraient vers Bourges - Montluçon, à terme, des rames courtes plus fréquentes dans la journée, et une autre partie étant un schéma avec des trains qui iraient vers Châteauroux et, à certaines heures de la journée, en prolongement, vers Argenton-Sur-Creuse et La Souterraine.

Nous devons essayer de poursuivre, avec le transporteur SNCF ou avec d'autres transporteurs, une réflexion sur l'utilisation de cet axe qui peut être complètement différente. Ce que vous a expliqué dans son intervention Sylvestre SALIN, c'est que, pour des relations comme peut l'être Châteauroux à moins de 2 heures de Paris, les voyageurs ont une attente de confort et de fréquence plutôt qu'une attente de rapidité du voyage.

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur François RIBERT.

M. RIBERT - CRCI Centre

Merci et merci de projeter le document qui a été préparé. Je suis le porte-parole des 3 Chambres de Commerce, Chambre de Commerce et d'Industrie du Cher, Chambre de Commerce de l'Indre et du Loiret, qui se sont réunies, qui se sont associées pour donner leur position sur le projet Poitiers - Limoges.

Nous avons rédigé un cahier d'acteurs que vous avez pu trouver, d'ailleurs, à l'accueil ici. Les CCI de Bourges, Châteauroux et Orléans, qui sont sur l'itinéraire de la ligne historique, contestent l'opportunité de façon très claire de réaliser la ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges. Elles plaident pour une solution alternative sur la ligne historique, la ligne que vous connaissez bien, la ligne du POLT.

Pour quelles raisons ? Il y a des arguments, ici, que nous développons, mais que vous connaissez ; c'est, en fait, un problème d'opportunité d'aménagement du territoire. Ce projet de LGV Poitiers - Limoges est tout à fait contestable au plan de l'aménagement du territoire. C'est une chose qui a été dite plusieurs fois déjà ici. Nous voyons, sur cette carte, de façon très parlante, la différence qu'il y a entre les territoires desservis par la ligne du POLT et les territoires desservis par le projet Poitiers - Limoges. L'argument de l'aménagement du territoire qui est avancé par le maître d'ouvrage nous paraît extrêmement difficile à supporter parce que, en réalité, le projet Poitiers - Limoges ne concerne qu'un bassin de population limité, à peu près de moitié inférieur à ce que recouvre la ligne du POLT.

D'autre part, il y a un argumentaire qui est avancé à plusieurs reprises par RFF pour dire que, finalement, la vocation de Limoges aujourd'hui, c'est de se rapprocher de Poitiers parce que c'est l'axe Atlantique. Or, je suis désolé, lorsque nous regardons un petit peu ce genre de carte, nous voyons très bien que, sur l'axe Atlantique, quand nous sommes à Poitiers, nous sommes bien loin d'être à La Rochelle ou d'aller vers Nantes. Jusqu'à nouvel ordre, la mer n'arrive pas jusqu'à Poitiers, donc je ne vois pas très bien l'intérêt.

En réalité, ce que nous regardons sur cette carte suivante, si nous avons le choix de Poitiers - Limoges, cela conduira à une marginalisation des territoires desservis par la ligne historique. Vous voyez cette immense patate au milieu de l'écran ; ça, c'est la façon dont l'aménagement du territoire risque de se conduire. Nous arrivons toujours à cette même évidence, c'est que nous contournons le centre de la France. En agissant ainsi, nous faisons fi d'un débat démocratique qui a été lancé depuis plus de 20 ans sur la ligne du POLT, donc un débat démocratique qu'on rejette par une décision qui est, en fait, le fait du prince.

Quelles sont les conséquences sur les territoires qui sont traversés par la ligne historique ? A partir du moment où nous ferons Poitiers - Limoges, nous allons désinvestir sur la ligne historique, c'est-à-dire que nous ne rechercherons pas effectivement à faire les investissements nécessaires pour continuer.

La « grande patate » au milieu de la France va être écartée de la ligne à grande vitesse, et disparaître des cartes des lignes à grande vitesse, c'est disparaître aujourd'hui de l'Europe au plan de la compétitivité. Je parle au nom des Chambres de Commerce qui représentent les entreprises des 3 départements de cette région, et donc des milliers d'emplois. Cela veut dire que, aujourd'hui, nous sommes à l'heure de la mondialisation, qu'on le veuille ou non ; ce n'est pas un choix que nous pouvons faire, c'est une contrainte. Aujourd'hui, les entreprises ont besoin d'être raccordées à l'Europe et à l'international. Si vous n'êtes pas sur cette carte, vous risquez d'être pénalisés sur le plan économique.

En fait, où convergent les lignes à grande vitesse en France ? Elles convergent sur la région parisienne avec le système d'interconnexion des lignes à grande vitesse. Nous voyons très bien que les projets qui sont menés actuellement, pour le moyen et le long terme, c'est de réaliser un système d'interconnexion global qui reliera à la fois les lignes à grande vitesse existantes ou en développement, comme la ligne du TGV Est, mais également qui permettra par une ligne nouvelle entre Massy et Valenton d'avoir une liaison directe entre Orly et Roissy. C'est très important parce que ça veut dire

que le système interconnecté des lignes grande vitesse en Ile-de-France, c'est le système qui ouvre sur l'Europe par les TGV et sur l'international par l'aérien.

La ligne du POLT, il n'est pas prévu dans les projets de RFF qu'elle soit raccordée. Ça, c'est quelque chose qui était apparu lorsque nous avons fait le projet du pendulaire POLT et ça faisait parti des obligations, mais, maintenant, comment peut-on croire que, si nous retenons la ligne Poitiers - Limoges, nous allons effectivement investir pour permettre ce raccordement de la ligne du POLT sur ces infrastructures à grande vitesse ?

Il nous paraît extrêmement important de dire que, bien sûr, la grande vitesse et un TGV, c'est important parce que ça fait gagner du temps, mais ce qui est aussi beaucoup plus important, surtout au niveau de notre région, c'est d'avoir un ticket d'entrée, d'avoir un accès sur un système qui est complètement connecté à l'économie européenne et mondiale. Si vous n'avez pas ça, vous êtes en retrait par rapport à des régions et, aujourd'hui, nous ne parlons plus d'aménagement du territoire, nous parlons de compétitivité territoriale. Vous perdrez en compétitivité territoriale et cela influera sur le destin des entreprises. C'est pour ça aussi bien qu'à Orléans, qu'à Bourges et qu'à Châteauroux, les chefs d'entreprise représentés par les Chambres de Commerce sont d'accord pour dire que c'est un problème grave et important.

Que pouvons-nous faire comme projet différent par rapport à ça ? Evidemment, ici, tout le monde est convaincu qu'il faut travailler sur la ligne du POLT. Nous, nous proposons plutôt d'améliorer l'existant plutôt que de proposer un projet plus ambitieux encore et pour une raison qui est relativement simple, c'est que nous pensons qu'il y a des opportunités qui subsistent sur la ligne actuelle du POLT. Vous avez vu que cette ligne, pour l'instant, elle n'est pas l'objet de désinvestissement de la part de RFF puisque nous faisons 135 millions d'euros de travaux entre Orléans et Vierzon ; nous remplaçons le ballast, la voie, nous faisons des installations qui permettront une meilleure fluidité. 135 millions d'euros, ça ne paraît pas grand-chose, mais c'est très important, ça représente quand même une part importante de ce que le budget de RFF peut mettre chaque année pour l'entretien au niveau national.

Vous avez également un programme de suppression d'une trentaine de passages à niveau dans l'Indre ; ça fait 60 millions d'euros. Nous continuons donc effectivement à investir, sauf que ça, c'est un programme qui a été décidé au moment où nous avons le projet du pendulaire POLT. Aujourd'hui, ça paraît déjà moins sûr qu'on veuille aller jusqu'au bout de cet exercice.

Ce que nous proposons ensuite, c'est de regarder ce que nous pouvons faire pour gagner du temps par d'autres aménagements, étudier la faisabilité de nouveaux aménagements pour supprimer ou pour gommer les principaux puits de vitesse de l'itinéraire, et améliorer le temps de parcours de 20 à 25 minutes. Il y a 2 endroits où nous pouvons sans doute rechercher des gains de temps, c'est au niveau de la pénétration en Ile-de-France, en liaison avec les problèmes d'interconnexion, et c'est la zone de Vierzon.

Sur les temps qui ont été annoncés par RFF, je voudrais quand même préciser qu'ils sont très faibles. Je remarque que le schéma directeur de 1991 qui prévoyait déjà un

TGV, qui suivait la ligne actuelle, prévoyait au Nord de Châteauroux deux zones d'amélioration, celle de Vierzon et celle de la pénétration en Ile-de-France. Ce schéma directeur indiquait que l'on pouvait gagner au Nord de Châteauroux 19 minutes par rapport au meilleur temps de l'époque. Si nous rajoutons donc les possibilités offertes, par exemple, par les suppressions de passages à niveau qui permettent de gagner 2 ou 3 minutes, si nous nous plaçons dans la perspective d'une dizaine ou d'une quinzaine d'années où les matériels qui seront mis en service seront plus performants en accélération et en freinage, il est quand même possible de ne pas réfuter le fait que l'on peut faire des progrès en vitesse sur la ligne du POLT.

Enfin, tout ceci n'a d'intérêt que parce que nous allons pouvoir pousser pour obtenir l'interconnexion en Ile-de-France de cette ligne, comme je vous l'ai expliqué. C'est quelque chose d'absolument fondamental sur le plan du dynamisme économique de notre région.

Pourquoi est-ce que l'on dit qu'il faut plutôt essayer de travailler comme ça avec l'existant, en ajoutant un certain nombre de projets les uns derrière les autres pour arriver à progresser ? Il y a une difficulté dans tous les projets dont nous entendons parler, c'est que nous ne posons jamais le problème du financement. Or, là, vous avez ici la liste de tous les projets qui sont imaginés d'ici 2020 par RFF et la SNCF. Il faut savoir que, en 25 ans, nous avons construit 1.540 kms de ligne à grande vitesse, c'est-à-dire que le rythme a été de 60 kms par an. Là, avec ces projets-là, nous avons 2.500 kms de voie nouvelle à construire. Si nous gardons le même rythme, ça veut dire que ça fait 40 ans. Maintenant, là-dedans, il y a des projets, en plus, qui coûtent très chers :

- le Charles de Gaulle Express coûte 800 millions d'euros, ça vient d'être décidé, ça va être lancé ;
- il y a surtout le Lyon - Turin, c'est 15 milliards d'euros.

Là-dedans, je me pose la question et c'est la question que j'ai posée aux gens de Limoges, est-ce que vous pensez vraiment que, d'ici une dizaine d'années, votre projet Poitiers - Limoges sera prioritaire dans les financements par rapport à l'ensemble de ces projets-là parce qu'il y a quand même peut-être des axes qui paraîtront un peu plus prioritaires. Ça nous donne une mesure aussi des limites du rêve.

Si nous regardons comment sont financées les infrastructures, aujourd'hui, de TGV, vous avez l'exemple du TGV Est ; ça tombe bien parce que c'est le seul où vraiment nous avons le détail. Aujourd'hui, il ne faut pas compter sur l'Etat pour financer la totalité de ce genre d'infrastructure. Vous avez là le budget du TGV Est, c'est un peu plus de 3 milliards d'euros. Vous avez, en bleu, ce qu'apportent l'Etat et RFF et vous avez l'argent qu'il faut apporter à côté et qui l'apporte ? Les collectivités territoriales et locales, dans ce cas-là, ont apporté 23 % ; l'Union Européenne et le Grand Duché du Luxembourg ont apporté 14 %. Pour le TGV Poitiers - Limoges, je ne vois pas très bien l'Union Européenne ni le Luxembourg contribuer au financement. Ça veut dire que, là, il y a un tiers du financement qu'il va falloir trouver sur le budget des collectivités, c'est-à-dire dans la poche du contribuable.

Je ne veux pas opposer les projets les uns aux autres, mais simplement dire que la solution de travailler de façon très pragmatique sur la ligne actuelle, de façon ouverte vers l'avenir, en ne refusant pas les possibilités, en faisant les études nécessaires, ça veut dire que nous avons peut-être intérêt à creuser ce genre de solution parce que la ligne historique, ce sont tout d'abord des travaux d'amélioration phasables, comme je vous l'ai montré ; c'est donc plus facilement finançable et ça permettra à chaque fois un gain de temps progressif. Nous pouvons faire appel à un ensemble de départements qui sont concernés par l'itinéraire. Si nous faisons un Châteauroux - Beauvilliers direct sans passer par les autres départements de la région, il faudra sans doute que l'Indre le finance tout seul.

Enfin, c'est un projet qui s'inscrit dans une perspective de réalisation qui est moins aléatoire que tous les projets, y compris Poitiers - Limoges, qui sont des projets de tout ou rien et qui sont prévus pour des échéances propres alors que je vous ai montré qu'en fait, l'argent était bien rare. De toute façon, c'est un projet qui est ouvert sur l'avenir ; travailler sur l'axe historique, ça n'exclut pas d'autres améliorations à plus long terme, d'autres sections de voie nouvelle et pourquoi pas la réapparition du train pendulaire qui permettrait de faire gagner du temps parce que nous sommes quand même dans des perspectives où la technologie évolue et où le matériel imaginé il y a 2 - 3 ans ne sera peut-être pas celui que nous pourrions imaginer dans 10 ans. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur RIBERT. RFF, je pense, vous a déjà apporté beaucoup de réponses à l'occasion de votre présentation à l'audition publique de Limoges. Tout le monde n'était pas à l'audition publique de Limoges, donc si RFF veut apporter des réponses.

M. DE TREGLODE

Je crois que cet exposé très intéressant rejoint assez largement ce que j'avais indiqué tout à l'heure sur le financement. J'en tirerai 3 conclusions.

Premièrement, les projets de développement hors PPP, hors partenariat public - privé, posent les mêmes problèmes de financement quels qu'ils soient puisque la participation de Réseau Ferré de France est souvent de 10, de 20 ou de 30 %.

Deuxièmement, attention aux coûts des projets : plus le projet sera coûteux, plus il sera difficile de réunir les financements.

Troisièmement, attention à la rentabilité : à chaque fois que nous examinons des projets différents, c'est toujours le projet le plus intéressant qui passera devant les autres.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur DE TREGLODE. Nous passons à l'intervenant suivant qui est Monsieur Bernard GORSSE, ensuite, Monsieur Daniel JACQUIN et Monsieur Michel BUTHON.

M. GORSSE

Bonsoir Madame, bonsoir Messieurs. Bernard GORSSE de Châteauroux. Pour revenir sur l'intervention de Monsieur GERBAUD qui voulait contracter les financements, il suffit de savoir ce que nous faisons de l'argent. Nous sommes en ce moment en train de construire à Kourou, dans un département français, un « pas de tir » pour les fusées russes, entièrement dans du granite. Je pense que ça vaut bien quelques kilomètres de lignes TGV.

Quand on parle des devis, des prix comparatifs entre une ligne Poitiers – Limoges et une ligne Paris – Toulouse, la ligne Poitiers – Limoges, à ce que je sais, c'est une ligne d'une simple voie et le devis Paris – Toulouse, c'est une ligne à double voie. Il faut donc comparer ce qui est comparable. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur SALIN.

M. SALIN

Pour répondre à votre question concernant les prix qui ont été annoncés pour le projet dit « TGV Capitole », nous avons tenu compte de sections aussi à une voie. Nous sommes restés sur le même principe de pouvoir alterner des sections à 2 voies et 1 voie. Les 2 projets sont donc comparables dans leur conception.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur Daniel JACQUIN.

M. JACQUIN

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je voudrais seulement exprimer les sentiments d'un castelroussin qui était chef d'entreprise à vocation nationale et internationale, et vous dire combien j'ai souffert, dans le cadre de mon métier, d'aller prendre l'avion à Roissy en descendant à Orly et avec une heure ou une heure et demie de transport pour gagner l'avion que je devais prendre. Il fallait que je parte la veille pour coucher sur place ; c'est vraiment très désagréable et ça coûte cher.

Le sentiment que j'ai concernant cette réunion, je dois dire que je suis un peu déçu d'un certain nombre de choses. D'abord, ces Messieurs de RFF nous ont dit tout à l'heure qu'il était normal de défendre un projet sur lequel on travaillait depuis 2 ans - ça, je le comprends bien - mais, avant d'y travailler depuis 2 ans, est-ce que vous n'auriez pas pu nous consulter avant de commencer ? Ça vous aurait évité d'avoir à défendre un projet qui, apparemment, n'est pas très populaire ici et nous comprenons pourquoi.

La deuxième chose, c'est que je me suis pris à rêver et à dire « l'aéroport de Châteauroux est une plate-forme multimodale : le rail, la route, l'avion, à une heure de Paris ». Quand on sait que Roissy est à 45 minutes, voire 1 heure du centre de Paris, est-ce qu'il n'y a pas un intérêt considérable pour toute la région d'amener des avions transportant des personnes et du fret et qui ne seraient pas plus loin du centre de Paris que lorsqu'elles atterrissent à Roissy ? Ça, c'est l'espoir, c'est le rêve et j'ai la sensation que je vais partir sans rêve ce soir parce que, si l'on additionne l'intérêt de RFF qui a beaucoup d'argent à dépenser ailleurs et qui voit le projet du barreau Limoges - Poitiers avec un investissement 4 fois moins important qu'une ligne grande vitesse Paris - Limoges, il est évident, comme l'a dit Monsieur tout à l'heure, c'est moins cher et donc, nous allons vers ce qui est le moins cher en premier lieu, si d'autres intérêts sont cumulés. Le Monsieur de la SNCF, tout à l'heure, expliquait qu'il était question de rentabilité et du nombre de personnes transportées, il a raison, il doit faire vivre son entreprise et la rendre rentable ; ce serait un exploit pour la SNCF, mais peut-être le verrons-nous un jour.

Il est évident que prendre des passagers dans le Limousin pour les amener vers une ligne TGV Bordeaux - Paris qui n'est jamais pleine, c'est intéressant pour RFF qui investit moins, et pour la SNCF qui remplit ses trains Bordeaux - Paris.

Beaucoup de gens très experts se sont exprimés de manière merveilleuse tout à l'heure, avec des arguments techniques, économiques, mais je crois que je vais partir ce soir avec le sentiment d'une décision déjà prise ; bien que Madame la Présidente nous ait dit que rien n'était fait, je ne crois pas que RFF revienne sur son projet et nous sommes consultés beaucoup trop tard.

En tous les cas, ce qu'ont dit Monsieur le Maire de Châteauroux et Monsieur le Président de la région est tout à fait pertinent ; il faut écouter ces gens-là avant d'entamer les études qui n'ont rien à voir avec la réalité économique de tout le centre de la France. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci. Nous poursuivons avec Monsieur Michel BUTHON.

M. DE TREGLODE

Je voudrais quand même réagir parce que j'ai été un petit peu surpris de l'accusation suivante : « vous auriez dû nous consulter sans dossier en quelque sorte ». C'est Châteauroux, le 13 novembre 2006

quand même un peu surprenant. Je ne vois pas comment nous pouvons imaginer organiser un débat, et répondre à toutes les questions sans un minimum d'études préalables pour indiquer de quoi nous parlons, quel est le montant des investissements envisageables, quel est l'intérêt général pour le transport des voyageurs, le nombre de voyageurs, enfin, un nombre suffisant d'éléments de manière à ce que tout le monde puisse se prononcer « pour » ou « contre ».

C'est la première fois, d'ailleurs, personnellement, que j'entends ce reproche. J'entends toujours le reproche contraire : votre dossier est insuffisant ; votre dossier n'aborde pas assez les questions d'environnement ; votre dossier n'aborde pas assez bien les questions financières, les questions économiques. Pour ma part, je crois qu'il est nécessaire d'organiser un certain nombre d'études pour éclairer et, d'ailleurs, elles sont toutes mises sur le site de la Commission Particulière. Pour ma part, ça garantit la qualité du débat public.

M. RAUSCHER

Je m'appelle Alain RAUSCHER. Il aurait été nécessaire et indispensable de consulter et les élus et les populations. Ce tracé qui est votre choix de tracé a été fait en fonction de pré-études, sans doute, que vous avez faites, et vous n'avez pas du tout, à aucun moment, essayé de consulter les élus sur place ; le Centre de la France a été délaissé comme d'habitude. Or, il se trouve que le Centre de la France, c'est quand même la France profonde. Quand on parle de la France, le Centre de la France a besoin de se désenclaver. C'est votre rôle, en tant que service public, et vous ne l'accomplissez jamais ; c'est comme la Poste. Pour ceux qui écoutent Radio Berry, ce matin, j'ai parlé de la Poste. La SNCF, franchement, RFF, pareil, zéro.

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur Michel BUTHON.

M. BUTHON

Michel BUTHON, je suis retraité de l'administration en liaison avec les services préfectoraux.

Si je veux parler un petit peu, c'est pour revoir le plan qui a été fait ; il est approuvé, c'est très bien, mais les lignes TGV sont surtout faites pour relier les pays entre eux. Nous avons le cas, par exemple, Paris - Poitiers - Bordeaux - Espagne - Portugal pour le côté Ouest.

Quand nous regardons notre département et les départements limitrophes, nous nous apercevons qu'il y a un axe qui est tout fait d'avance, on dit que c'est la route historique pour aller de Paris en Espagne. Ça, il faudrait peut-être un petit peu s'en soucier parce que, actuellement, si vous regardez la carte, c'est un vite énorme. On

trouve des raccords avec Poitiers – Limoges. Demain, nous pouvons avoir Tours – Châteauroux, toute la bande comme ça avec des extensions. Ce n'est pas l'objet d'un plan. Il faudrait regarder un petit peu le côté sérieux, à savoir de reconsidérer Paris – Châteauroux – Limoges – Toulouse – Espagne, de reconsidérer que c'est un deuxième axe d'Europe où les TGV relient les pays.

Là, nous sommes en train de nous occuper d'un projet qui relie deux villes de France entre elles, ce n'est pas ça la logique des extensions TGV, ça n'a rien à voir. On rapproche deux villes, mais on n'étudie pas le problème. C'est un intérêt des Toulousains, peut-être, c'est un intérêt des limougeaux, peut-être, mais, demain, ça peut être l'intérêt des Castelroussins d'aller se raccorder, comme je vous le disais tout à l'heure, à Tours ; ça sera toujours les mêmes angles et ce n'est pas ça l'objet.

Nous étudions les choses pour aller de Paris, par exemple, en Espagne, Barcelone, par notre système de lignes qui existe, que tout le monde connaît, que nous pouvons peut-être aménager, quitte à récupérer un peu d'argent sur les 2 projets qui nous sont présentés, qui relient des villes à une autre, mais qui, sur le fond, si on faisait le projet important Limoges – Toulouse, nous aurions tout simplement les villes de Limoges qui seraient desservies depuis Paris, avec une demi-heure de moins, et la ville de Toulouse desservie avec aussi une bonne demi-heure de moins.

Dans tous les plans d'aménagement ou autres, que ce soit la France, l'Etat avec ses lignes TGV, il faut faire des lignes TGV, pas des petits bouts.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Monsieur André PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU - Vice-président du Conseil Régional, Région Limousin

Bonsoir. Je suis Vice-président du Conseil Régional du Limousin, chargé des infrastructures et des transports collectifs.

Si j'interviens, c'est surtout parce que j'ai considéré que la présentation faite par Monsieur SALIN, de la position du Conseil Régional du Limousin et de la région Limousin en général, est un peu caricatural.

Je partage le point de vue d'un certain nombre d'interventions qui ont eu lieu dans la salle. Sur ce projet, le Limousin n'a jamais été consulté, pas plus que la région Poitou – Charente. Quand je dis « consulté », si, effectivement, vous nous avez présenté les résultats de vos premières études, mais ce projet n'a pas fait l'objet d'une concertation, par exemple, comme pour la ligne Bordeaux – Toulouse ou la ligne LGV PACA, d'une concertation entre l'Etat, la SNCF, RFF, les régions, les départements, les agglomérations qui ont décidé, effectivement, de mener à bien ce projet-là et, à partir de ce point de vue, ce qui a été présenté au débat public, ce sont des orientations sur le choix des itinéraires et, ensuite, sur les problèmes environnementaux. Tandis qu'ici, effectivement, le problème posé, c'est la pertinence du projet, et la question de son financement ensuite.

Je voudrais donner rapidement la position de la région Limousin qui, d'ailleurs, a été transmise à la Commission du Débat Public. Cette position a été adoptée lors de la dernière séance plénière du Conseil Régional du Limousin. Je vous en livre quelques éléments, mais sans dénaturer : le Conseil Régional du Limousin estime, à propos du projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges que si, aujourd'hui, l'Etat considère que l'accès à la grande vitesse ferroviaire passe par un barreau TGV entre Poitiers et Limoges, c'est sa responsabilité et nous en prenons acte, sous certaines conditions, et en particulier qu'un certain nombre de garanties nous soient présentées.

Je vous les livre rapidement :

- inscription au schéma des lignes à grande vitesse, ce qui n'est toujours pas le cas ;
- que ce projet fasse l'objet d'un engagement financier fort de l'Etat ; si la question du financement dans les détails n'est pas un obstacle en soi dès le départ, il n'en demeure pas moins que les régions sont fondées à s'interroger dès lors que nous savons qu'elles seront mises à contribution ;
- que ce projet fasse l'objet d'un échéancier précis de réalisation.

Sur ce projet, effectivement, si nous le regardons du point de vue de l'agglomération de Limoges, il présente un intérêt, il mettra Limoges à 2 heures de Paris et Brive à 3 heures. De ce point de vue là, il peut être une réponse partielle à un certain nombre de besoins du Limousin.

Notre conclusion est qu'en effet, il ne répond pas à la totalité de nos exigences en terme d'aménagement équilibré, harmonieux et solidaire, donc durable, de l'ensemble du territoire régional dans un cadre interrégional. Au passage, je voudrais souligner qu'au niveau de la communauté d'agglomération de Brive et au niveau du département de la Creuse, des inquiétudes légitimes se sont manifestées. D'ailleurs, elles sont dans le débat public, chacun peut les consulter.

Je voudrais maintenant en venir à la question des financements. La position de la Commission Nationale du Débat Public est très claire à ce sujet. Elle disait « il faut apporter des indications suffisamment précises sur le financement de l'ouvrage et le calendrier de sa réalisation ». Des indications suffisamment précises, le dossier que vous avez soumis n'en comporte pas. Je dirais, d'ailleurs, que ces questions n'ont pas encore fait l'objet de discussions dans le cadre du débat public. Quand ça viendra en discussion, le débat public sera clos 10 jours après. Ça donne l'impression au citoyen que cette question est résolue et qu'elle est secondaire.

D'ailleurs, dans votre dossier, RFF dit « à ce stade du projet, il n'est ni possible, ni nécessaire de définir quel sera le montage financier du projet. Il pourrait éventuellement recourir à des partenariats public – privé ». Je dis qu'en matière d'indications suffisamment précises, nous sommes loin du compte, d'autant plus que nous cherchons, effectivement, les partenaires en terme de région qui pourraient accompagner le Limousin sur ce projet. La région Poitou – Charente est sollicitée, d'après les études faites par Monsieur GRESSIER, sur la base des 22 ou 23 % de participation des collectivités, sur la partie Poitiers – Angoulême, à hauteur de

250 millions d'euros. Je ne suis pas certain, elle qui possède l'ouverture sur l'Atlantique, elle qui possède déjà la liaison vers Paris, qu'elle trouvera un intérêt important au point de vouloir accompagner le Limousin sur ce barreau vers Limoges.

Vous dites que ce n'est pas important. Or, pour le Limousin, c'est déjà important et je vais vous dire pourquoi. Dans le cadre des contrats de plan Etat région, l'Etat inscrit des études pour un montant non négligeable. De ce point de vue là, la région Limousin est sollicitée. Je vous dirais alors qu'en l'absence d'engagement précis pour savoir si ces études déboucheront un jour ou l'autre sur quelque chose, moi, personnellement, je suis assez circonspect parce que, pour les études, nous avons déjà donné, nous avons déjà donné pour le POLT, y compris pour le projet de TGV Limousin, et ces études-là n'ont pas débouché. Il s'agit de l'argent public ; vous comprendrez que, effectivement, nous soyons vigilants sur cette question.

Je vous dirais que je partage, à titre personnel, la position du Président SAPIN et celle du Sénateur GERBAUD, et d'autres intervenants. En région Limousin, nous voulons des améliorations immédiates parce que la grande vitesse, ça fait longtemps que nous sommes passés à côté. Nous pensons aussi que les projets de grande vitesse, ils ne se sont pas construits tous du jour au lendemain pour relier le point A au point B, que les aménagements ont été progressifs et donc, nous voulons nous inscrire dans cette progressivité, c'est-à-dire de créer les conditions d'amélioration.

Madame la Présidente, je vous ai demandé 2 études, je vous ai fait parvenir des courriers à ce sujet :

- La première étude concernerait, effectivement, la possibilité d'aménagement à mettre en œuvre, notamment par des portions de LGV ou d'utilisation de nouveaux matériels pour parvenir progressivement à une durée de parcours de 2 heures à 2 heures 10 entre Paris et Limoges. Nous ne partons pas de rien. Le projet de 1992 - d'ailleurs, RFF le précise dans son dossier - permettait ou envisageait de relier Limoges à Paris en 2 heures 07 par 120 kms de LGV, à une époque où les TGV ne roulaient ni à 300, ni à 320 kms / heure. Ces aménagements progressifs qui sont le propre des LGV auraient pour avantage de ne pas mettre en hibernation ferroviaire durable les populations et l'aménagement de l'espace central. De ce point de vue là, par rapport à la position de Monsieur THILLET, je serai moins critique par rapport au TGV pendulaire ; s'il circulait d'ores et déjà, nous aurions un gain de 20 minutes, et il ne faut pas minorer les gains qui étaient ceux prévus par RFF et la SNCF dans les projets qui nous ont été présentés pour Limoges. Nous aurions un gain de 30 minutes pour Brive et donc, de ce point de vue là, une amélioration qui était conçue par nous comme une première étape et nous aurions, comme l'a dit le Président SAPIN, déjà une ouverture sur l'aéroport de Roissy et les lignes à grande vitesse.
- J'ai demandé une deuxième étude, c'est celle du devenir des circulations sur l'axe POLT entre Limoges - Châteauroux - Vierzon - Paris, d'une part, entre Brive - Cahors - Toulouse, d'autre part, dès lors que le barreau, s'il était concrétisé, réaliserait les 11 circulations aller-retour actuelles entre Limoges et Paris, en passant par Poitiers. Je crois que, même parmi ceux

qui, en Limousin, sont des partisans du barreau Limoges – Paris, il y a effectivement cette interrogation sur le devenir de ces liaisons. J'ai lu ce qu'a dit Monsieur GRESSIER lors du colloque qui a été fait par RFF sur la question des partenariats public – privé. Il dit « il faut bien envisager ce qu'une ligne LGV peut apporter par rapport au nombre de passagers qu'elle peut véhiculer sur un axe » ; il faut aussi envisager, sur la base des critères de rentabilité, a contrario, ce qu'elle peut enlever sur d'autres axes et, ça, vous ne l'avez pas fait. Vous ne donnez que des approximations en Creuse, par exemple. Vous nous dites « nous allons mettre des TER qui vont permettre d'avoir des tas de possibilités ».

Je vais en conclure en vous livrant ce que le Président BACHY de la région Champagne Ardennes et mon collègue Vice-président de cette région nous ont fait parvenir à l'ensemble des régions de France par rapport à la mise en œuvre du TGV Est. Effectivement, il y a des tas d'avantages. Il y a effectivement aussi la possibilité de revoir les dessertes TER pour créer les conditions d'une optimisation de la mise en œuvre de telles infrastructures, sauf que le Président BACHY dit : les premiers résultats des simulations techniques avec la Direction Générale des Transports ont révélé une nette insuffisance de la dotation de l'Etat pour mettre en œuvre ces circulations. En effet, sur le périmètre retenu, seul 64 % a été jugé éligible pour la région Champagne Ardennes. Ça correspond à une charge supplémentaire de 7 millions d'euros hors taxes par an. A cela s'ajoute aussi la nécessité du transfert de parc de matériel roulant pour assurer le service qu'il évalue à 3 millions d'euros supplémentaires par an. A partir de là, ça représente 15 points de fiscalité pour la région Champagne Ardennes.

Si, effectivement, vous aviez fait des études qui auraient pris en compte les besoins des territoires, des régions concernées, nous n'en serions peut-être pas à cette situation-là. Nous saurions à quoi nous en tenir pour apporter, effectivement, sur le projet que vous nous présentez, des observations qui seraient pertinentes.

Pour conclure, je dirais simplement un mot : dans ce que nous proposons, nous, il y a la solidarité des régions, des 3 régions. Je sais bien que l'on veut nous mettre parfois en compétitivité sur nos territoires. Je dis que la compétitivité, ça peut se concevoir aussi dans la solidarité de mise en œuvre d'infrastructures qui permettent aux uns et aux autres de se développer. Tel n'est pas le cas sur ce projet que vous nous soumettez.

Je dois dire aussi une chose, c'est que vous ne présentez pas correctement les débats. Lorsque vous dites « la région Midi-Pyrénées a fait le choix de... », comme vous avez dit « la région Limousin a fait le choix du barreau... », je dois dire au passage que la région Limousin ne participe pas à une association de lobbying de ce barreau-là. Il n'y a pas de délibération de la région Limousin ; la seule, c'est celle-ci, c'est une extrapolation qui a été faite, effectivement, par la presse. Et il n'y en aura pas, puisque le Président de la Région, Jean-Paul DENANOT, a assuré qu'il n'y aura pas de participation de la région à cette Association.

Lorsque la région Midi-Pyrénées dit « pour aller de Toulouse à Paris, puisqu'il y aura une ligne LGV Bordeaux – Toulouse, effectivement, nous allons choisir cet itinéraire-là pour la région de Toulouse », mais, Madame LARIVAILLE, le Président MALVY vous a

écrit, il nous a transmis le double, pour vous indiquer que, concernant la situation de sa région qui ne se résume pas à la seule ville de Toulouse et au seul département de la Haute-Garonne, il fait le choix de l'aménagement de l'axe POLT, autrement dit, il est encore dans la pertinence de ce projet-là. Ça, il faut le présenter de manière honnête afin que les citoyens ne pensent pas que, effectivement, il n'y a qu'ici, dans l'Indre, que nous sommes opposés à ce barreau. Moi, je n'y suis pas opposé, si l'Etat le fait, qu'il le fasse, qu'il dise aussi quels seront les financements qu'il va mettre en œuvre et, à partir de là, nous examinerons les choses.

En tout état de cause, nous savons que c'est un projet à très longue échéance parce que j'ai entendu dire parfois 10 ans. Monsieur ROUSSEAU, je vous ai entendu dire que c'était un projet à 15 ans. On nous dit en 2016 pour la ligne Sud Europe Atlantique, sauf que cette ligne-là, elle est en panne de financement. Le concessionnaire privé, nous ne l'avons toujours pas trouvé pour l'instant. Si ce partenaire privé se trouve, il n'est pas évident qu'il n'aura pas des exigences par rapport au problème de desserte parce qu'il privilégiera la desserte Toulouse - Bordeaux - Paris par rapport à la desserte du Limousin dont vous avez dit que 9 trains sur 10 feraient la jonction en gare de Poitiers avec des trains venant du Sud ou du Nord, sauf que ces trains sur l'axe Bordeaux - Paris, ils seront déjà en rame double et donc, il ne nous restera qu'à nous arrimer sur ceux venant de La Rochelle, avec certainement, de la part du concessionnaire privé, des exigences de rentabilité qui ne nous mettront pas sur les meilleurs sillons.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur SALIN.

M. SALIN

Concernant l'association de la région aux études, il faut savoir que, dans le cadre des études, un comité de suivi a été mis en place, auquel a participé la région et elle a été tenue informée tout au long des études de son état d'avancement. C'est un premier élément.

Deuxièmement, je note avec surprise que la région ne fait pas parti de l'Association qui a été montée. J'avais compris et un ensemble de personnes avec qui j'ai pu discuter l'avait compris, nous en prenons acte, mais je note quand même que cette Association regroupe au niveau de la Haute-Vienne un certain nombre de collectivités, de représentants du monde socio-économique qui ont quand même du poids. Je note aussi que le CESR de Poitou - Charente et du Limousin se sont positionnés pour ce projet. Je note qu'il y a un certain nombre de positions qui ont été prises en Dordogne, par la CCI, par le Conseil Général, par le Conseil Général de Corrèze. Ce sont des institutions qui représentent quand même un certain nombre d'habitants.

Concernant la question de l'investissement, je n'ai jamais dit, en aucun cas, que c'était un point qui n'était pas important, je n'ai jamais dit ça. J'ai simplement dit que, dans la vie d'un projet de LGV - et je comprends que ça puisse paraître à certains

moments un peu difficile – on ne commence à parler de financement que lorsqu'il y a une certaine maturité du projet. Nous en sommes au débat public, nous discutons de l'opportunité. Si le projet est poursuivi, un certain nombre de phases d'études vont être mises en place, qui détermineront progressivement les caractéristiques du projet et qui permettront d'en affiner le coût. Globalement, dans le processus d'étude, nous arrivons à avoir une enveloppe relativement calée du projet à ce que nous appelons un niveau de DUP, qui prend 4 à 6 ans après le débat public. A partir de ce moment-là, commencent les discussions entre les différents partenaires sur le financement. Si je prends l'exemple de la LGV Est, le montant a été à peu près connu en 1996 quand la DUP a été prise ; la convention de financement qui permettait de définir la part de chaque partenaire et les modalités n'a été signée qu'en 2000, ce qui n'empêche pas, aujourd'hui, le projet d'être réalisé. Ce que je veux dire, c'est qu'il y a une temporalité à faire.

Concernant un point purement technique, mais qui est, je crois, important, vous avez parlé du TGV Limousin ; il faut quand même savoir que lorsque le TGV Limousin a été étudié par la SNCF, en 1992, et qu'il donnait un temps de 2 heures 07, c'était sur une base de 300 kms / heure déjà à l'époque.

Merci de repasser le schéma directeur du TGV Limousin sur lequel nous verrons que ce projet de LGV utilisait les sections à 200 en vert. En fin de compte, il n'y avait de ligne nouvelle que la sortie de Paris, le shunt de Vierzon et la traversée de la Creuse, c'était des sections où nous étions à 300. Sur le reste, nous roulions à 200 – 220.

C'était un certain nombre de points sur lesquels je voulais revenir.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. Madame Claudine BOGUREAU a demandé la parole.

Mme BOGUREAU

Bonsoir. Je voulais apporter mon sentiment en tant que chef d'entreprise et agence de voyages concernant l'aéroport de Châteauroux. Je pense que nous n'avons pas assez souligné l'intérêt d'instaurer la future gare LGV sur le site de l'aéroport. Pour ces Messieurs de RFF, je suppose que vous avez le souci de rentabilité, donc de remplir votre train après investissement, et d'avoir un retour sur investissement.

Je pense que l'instauration de la gare LGV à l'aéroport de Châteauroux vous permettrait, effectivement, d'avoir des gens de Limoges qui vont à Paris, des gens de Châteauroux qui vont à Paris, mais pourquoi pas des gens d'Orléans, de Vierzon ou de Limoges qui vont venir à Châteauroux. Je pense que, ça, c'est un intérêt à prendre en compte.

Ça nous permettrait aussi à Châteauroux de développer des choses qui ne se font pas ailleurs. Nous disposons d'une grande piste, je tiens à le souligner ; l'Airbus A380 peut se poser sur l'aéroport de Châteauroux. Je ne souhaite pas prendre la clientèle de

Limoges puisqu'ils ont un aéroport qui est très développé. En revanche, nous, nous pouvons faire des choses que, eux, ne peuvent pas faire, à savoir du long courrier.

Alors, attention, je ne rêve pas, nous n'allons pas devenir Roissy, mais je pense que nous pourrions instaurer une ligne saisonnière sur un long courrier, à définir la destination. Je pense que ça serait rentable, je pense que c'est de l'aménagement du territoire parce que, de Châteauroux, l'aéroport le plus proche est Orly ou Roissy ; de Limoges, il faut monter à Orly ou Roissy. Orléans serait à égale distance entre Châteauroux et Roissy. Je pense que c'est quelque chose qu'il faut préciser parce que nous n'en avons pas beaucoup parlé au niveau de l'instauration de la gare. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame. Intervenant suivant, Monsieur Didier THILLET.

M. THILLET

J'interviens à nouveau au sujet de l'Association, en tant que Président. L'Association n'appartient à personne. Ce n'est pas l'Association de HUGON, l'Association de THILLET, c'est l'Association d'adhérents qui sont pour notre projet, qui comprennent qu'il faut la grande vitesse à Châteauroux, sous quelque forme que ce soit, et Monsieur FRADET, si vous voulez adhérer, il n'y a aucun problème, la cotisation coûte 15 euros. Je compte sur votre chèque.

Ensuite, il y a une petite chose qui est dommageable dans la compréhension de la grande vitesse car, tout à l'heure, en début de réunion, j'ai entendu « la ligne grande vitesse, mettre un TGV sur la ligne historique, la ligne actuelle que vous connaissez tous, nous parlons de grande vitesse », c'est faux, nous ne roulerons pas à 300 kms / heure ou 320 kms / heure sur la ligne actuelle. Il faut parler, lorsque nous parlons de grande vitesse, de ligne nouvelle, c'est-à-dire que la ligne actuelle serait réservée au TER et au fret, mais quand, nous, Association, nous parlons de ligne grande vitesse, c'est une ligne nouvelle, ça n'a rien à voir avec la ligne actuelle.

Dans un deuxième temps, à partir de Châteauroux pour rejoindre Limoges, afin de mettre Limoges à 2 heures de Paris, nous pourrions faire reprendre une rame TGV sur la ligne actuelle, mais la vitesse retomberait à 200 kms / heure à partir de 2008. C'est bien cela, c'est ce qu'a dit Monsieur BOYON. Il a dit une bêtise, Monsieur SALIN ? Châteauroux - Limoges, nous pourrions rouler à 200 kms / heure d'après les dires du Président de Réseau Ferré de France, Michel BOYON. Ne confondez pas, lorsque l'on vous parle de grande vitesse, demandez toujours si c'est sur la ligne actuelle ou si c'est sur une ligne nouvelle car, sur une ligne nouvelle, on roulera à 300 kms / heure et, sur la ligne actuelle, ce sera 200 kms / heure.

Ceci dit, au niveau du fameux projet Poitiers - Limoges, le projet qui nous intéresse ce soir, les semaines qui ont précédé et les semaines qui vont suivre, dans l'analyse socio-économique que vous pouvez tous trouver sur le site de la Commission

Particulière du Débat Public, les études de trafic, les gens de Réseau Ferré de France, Madame la Présidente, ils nous disent tous « il faut relier Limoges à Poitiers ».

Page 38, sur les études de trafic du projet ligne grande vitesse Poitiers – Limoges, je vais vous faire la lecture d'une page : « analyses socio-économiques, perspectives d'évolution de la zone, les schémas directeurs de Poitiers et Limoges, Poitiers – Châtellerauld », tiens, il existe un schéma directeur réalisé du syndicat mixte d'aménagement du seuil du Poitou. « Ce syndicat comporte 19 communes regroupant les communes de l'agglomération de Poitiers, celles de Châtellerauld et la communauté de commune de Val Vert. Le territoire concerné par les premières études est plus vaste puisqu'il concerne 54 communes ». Il n'est pas du tout question de Limoges.

« Le schéma directeur a été révisé en juin 2000 - ce n'est pas vieux - il fixe les objectifs en matière d'aménagement de ce territoire entre les deux agglomérations de Poitiers et de Châtellerauld ayant pris l'option de penser leur développement en synergie ». Madame la Présidente, il n'est toujours pas question de Limoges.

« Les objectifs sont de continuer à maintenir une croissance démographique sur le territoire du seuil du Poitou, au minimum celle tendancielle de 0,4 % et, dans une hypothèse haute, une croissance de 0,9 % par an représentant respectivement 11.000 et 26.000 habitants supplémentaires d'ici 2015 pour l'ensemble du territoire du seuil du Poitou ». Madame la Présidente, il n'est toujours pas question de Limoges.

« Les transports font également parti des priorités mises en avant, notamment des projets routiers de contournement et de liaison entre les 2 agglomérations, mais le schéma directeur propose également une densification des liaisons fer entre les deux villes ». Madame la Présidente, il n'est toujours pas question de Limoges.

« Enfin, le schéma directeur veut affirmer les rôles complémentaires des 2 agglomérations, Poitiers comme le pôle tertiaire du seuil du Poitou, et affirmer la tradition industrielle de Châtellerauld ». Madame la Présidente, il n'est toujours pas question de Limoges.

Mme LARIVAILLE

Je l'ai déjà lu.

M. THILLET

« Limoges Métropole, nous arrivons à Limoges après avoir fait un tour par Châtellerauld, le schéma directeur est en cours de révision pour se mettre en conformité avec la loi SRU. Néanmoins, les grandes orientations devraient rester les mêmes ». Madame la Présidente, il n'est pas question de Poitiers.

Alors, nous, nous ne comprenons plus. Lorsque nous lisons les analyses socio-économiques, d'un côté, dans le schéma directeur Poitiers – Châtellerauld, nous ne voyons pas Limoges et, de l'autre côté, nous ne voyons pas Poitiers.

Mme LARIVAILLE

Nous allons demander des explications à RFF.

M. ROUSSEAU

Soyons très clairs, l'agglomération de Poitiers est très active dans de multiples partenariats. Il y a, en effet, un partenariat très étroit avec le bi-pôle que constituent Poitiers et Châtelleraut, mais, par ailleurs, la ville de Poitiers travaille activement dans un système qui a été inventé il y a très longtemps, qui s'appelle AIRE 198 - c'est le total des numéros de départements de Poitiers, de Niort, de La Rochelle et d'Angoulême - pour développer un certain nombre de synergies, ce qui n'empêche pas, par ailleurs, Poitiers d'avoir initié un développement et des recherches de synergie avec Limoges. Dans ce genre de démarche en partenariat, aucune ne doit être exclusive d'une autre et le dispositif peut être, comme ça, plus efficace.

Dernier point : nous savons, depuis 2 heures et plus que nous discutons, que les problèmes de technique ferroviaire sont complexes. Il est certain que, lors du même déjeuner de presse où j'étais présent, qu'il y a certainement eu un rapprochement dangereux de la part d'un journaliste dans la mesure où ce qu'a dit le Président BOYON très clairement, c'est qu'il y avait des travaux sur cet axe, les fameux 265 millions que l'on évoquait, qui permettraient de conforter la vitesse de 200 kms / heure là où elle existait déjà. Il a dit, par ailleurs, que les derniers travaux sur cet axe se situaient dans La Creuse, ils ont démarré récemment, dans la zone de La Souterraine, ce qui a donné, par un rapprochement très dangereux de la personne qui tenait le stylo, le fait que l'on allait rouler à 200 kms / heure, semble-t-il, mais ce n'était d'ailleurs pas mis dans le texte de l'article ; c'était un article qui il me semble, n'a pas été rédigé par quelqu'un qui était présent à l'entretien.

M. THILLET

Je l'ai lu aussi dans une autre presse et pas locale.

Je finis. Tout le monde a parlé d'études. Vous savez que, comme l'ont dit tout à l'heure les gens de Réseau Ferré de France, nous nous sommes rencontrés 3 fois. Nous en avons tiré une petite conclusion et je vais vous remettre un courrier comme je l'ai fait le 5 septembre.

« Madame la Présidente, le 5 septembre, lors de l'ouverture du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse devant relier Poitiers à Limoges, je vous ai sollicitée afin de réaliser une étude comparative sur le projet alternatif initié par notre Association. Je vous rappelle qu'il s'agit de mettre Châteauroux à 1 heure de Paris et Limoges à 2 heures par une ligne grande vitesse passant par Orléans - Vierzon - Châteauroux et Limoges.

Au regard du résultat des 3 réunions qui se sont déroulées sous votre présidence, un changement s'impose au niveau des études. Ce jour, je sollicite officiellement que les études intitulées dans le document joint « lexique, liste des études » se trouvant en page 85 dans le dossier du maître d'ouvrage, soient réalisées par les prestataires ayant effectué celles du projet Poitiers – Limoges. Ces études seront financées par Réseau Ferré de France et devront se porter sur les villes desservies dans notre projet, à l'exception de Nevers et Clermont-Ferrand. Je demande que notre Association soit tenue informée de l'avancement des études au même titre que RFF, tant sur les courriers échangés que sur les réunions. La réalisation de ces études permettra de reconnaître le bien-fondé et la pertinence du projet TGV Capitole.

Bien entendu, ces études devront être réalisées avant d'entamer la poursuite du projet Poitiers – Limoges. Je vous prie de croire, Madame la Présidente, l'expression de mes respectueux hommages ».

N'oubliez pas, maintenant, le petit carton bleu. Vous pouvez le lever, comme vous avez sorti le rouge tout à l'heure. Vous voyez, je ne suis pas tout seul à vouloir le TGV Capitole.

Mme LARIVAILLE

Très bien. Merci Monsieur. Nous n'avons plus que 4 interventions. Monsieur Thierry GUILLOT.

M. GUILLOT

Bonjour tout le monde. Je ne suis ni associatif, ni politique, je suis neutre. Par contre, ce qui me déçoit depuis que je suis arrivé ici, c'est qu'on a un langage de sourd. Il y a beaucoup de gens qui proposent quelque chose et, pour RFF, la seule réponse, c'est le mépris.

Moi, je ne vois pas en quoi ça peut intéresser que Brive passe par Limoges – Poitiers et ne passe pas par Limoges – Châteauroux. Il faudra qu'ils nous expliquent pourquoi, pourquoi ils seraient intéressés d'un côté et pas de l'autre. Au niveau financier, ça ne change rien pour eux. Par contre, ils gagneraient peut-être du temps pour aller à Paris, mais il faudra nous expliquer beaucoup de choses parce que, là, dans l'histoire, ils sont venus avec un projet à débattre, mais à sens unique. Ils ne veulent rien entendre d'autre que leurs problèmes. Ils sont venus ici pour nous convaincre, mais pas pour nous entendre.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur GUILLOT.

M. SALIN

Je voudrais répondre. Concernant le projet et ce qui a été exprimé par le Limousin, il y a quand même un élément qu'a exposé le Limousin, c'est l'ouverture sur la façade Atlantique et les liens avec Poitiers. Si nous regardons ici le réseau de ville dont a parlé tout à l'heure Monsieur Richard ROUSSEAU, nous nous apercevons que nous avons un réseau de ville que nous avons appelé AIRE 198, qui est sur Poitou – Charentes, que nous avons aussi un réseau de ville qui est sur le Limousin et qui fait aussi la jonction avec des villes comme Brive et, entre les deux, il y a un réseau, un bi-pôle qui s'établit entre Poitiers et Limoges. Récemment, ces 2 villes ont repositionné de manière assez forte la volonté de travailler ensemble. Des réseaux universitaires se mettent en place entre Limoges – Poitiers – La Rochelle – Tours.

J'ai devant moi le contrat d'agglomération de Limoges Métropole : différentes l'une de l'autre et disposant chacune d'une forte identité, les villes de Limoges et de Poitiers ont des complémentarités à créer, un positionnement à défendre, un destin commun à inventer dans le cadre d'une recherche alternative aux formes de métropolisation dominantes, 2003. Ce n'est pas nous qui l'inventons, ce sont les acteurs locaux qui l'ont positionné. Le projet de LGV Poitiers – Limoges répond à un souci du Limousin et d'autres départements d'accéder à Paris, mais répond aussi à une demande de s'ouvrir avec des partenaires avec lesquels ils commencent à travailler dans le cadre de réseau de ville, dans le cadre de réseau universitaire ou d'échanges entre entreprises. Voilà les éléments que je voulais apporter concernant une réalité qui nous a été exprimée par les acteurs locaux.

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur Didier BARACHET.

M. BARACHET – Maire d'Ardentes

En fin de compte, nous avons en face deux projets parce que, l'amélioration de la ligne, nous la voulons tous, elle est nécessaire, je pense qu'elle est programmée, mais elle n'emmènera jamais Châteauroux, quelle que soit l'augmentation des trains, comme le TGV, comme la grande vitesse. Je suis Maire d'une petite commune accessoirement et, à côté de ça, je suis expert comptable, donc l'économie, je la vis tous les jours au sein de l'Indre et autour des départements limitrophes.

L'arrivée d'un TGV, aujourd'hui, comme nous pouvons le constater ailleurs, que ce soit au Mans, à Vendôme, c'est indéniablement un apport pour l'économie. Alors, ce n'est pas suffisant, vous allez me dire, parce que je crois qu'il faut se battre aussi pour les formations supérieures parce que nous nous apercevons quand même que ce sont les villes qui ont les universités qui se sont développées après les années 50 – 60.

Tout à l'heure, Monsieur SALIN, vous disiez qu'il y avait des ententes entre villes. Nous aussi, Orléans - Châteauroux, l'université de Châteauroux est une antenne d'Orléans, il y a déjà des ententes.

Ce que je voudrais vous poser comme question, c'est à quelle date vous pensez que votre projet va prendre jour. Est-ce que c'est dans 15 ans, 20 ans ? Je m'aperçois que, pour réunir les financements de certains projets, nous avons mis 20 ans. S'il faut 20 ans pour faire Poitiers - Limoges et comme la décision va vous appartenir au mois de mai au plus tard, est-ce que nous ne pouvons pas étudier le TGV Capitole que je défends depuis 2002 ? TGV drainant 3 millions d'habitants quand Poitiers - Limoges, c'est 900.000 ? Mais aussi, c'est une question d'aménagement du territoire et, là, c'est une volonté de l'Etat de redéployer. Tout se concentre vers les grandes villes avec des banlieues qui sont dures à vivre. Si nous voulons redéployer du monde dans nos régions, ça, c'est une action d'aménagement du territoire, pour moi, qui est importante.

Je pense qu'au niveau financement, que regardions tout à l'heure, l'Etat participe à 30 %, RFF à 22 %. Cet axe Paris - Châteauroux, c'est l'axe Bruxelles - Barcelone, c'est un axe européen et, aujourd'hui, est-ce que nous ne pouvons drainer plus de financeurs en faisant ce projet-là qu'en faisant Poitiers - Limoges ? Limoges, que ce soit par Châteauroux ou par Poitiers, l'intérêt pour le Limougeaud, c'est qu'il arrive en 2 heures, je pense.

Donc voilà mes questions : à quelle date avez- vous espoir que ce projet arrive et si, toutefois, c'est dans 20 ans, je pense que nous pouvons étudier le projet TGV Capitole. Si nous nous battons, nous, aujourd'hui, c'est surtout pour nos jeunes parce que si vous optez pour le projet Poitiers - Limoges, notre désenclavement ne se fera jamais et nous resterons le point noir au milieu de la France. Voilà tout ce que j'avais à vous dire.

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur HUGON.

M. HUGON

Merci Madame la Présidente. Je vais être très bref. Je voudrais reposer ma question parce que je n'ai pas eu la réponse précise tout à l'heure, si vous le permettez. Quel est le gain de temps exact sur les travaux actuellement réalisés sur la ligne ?

Une remarque pour terminer : je voudrais recentrer le débat très brièvement en rebondissant sur ce que vient de dire Didier BARACHET. Je reste un petit peu sur ma faim parce qu'il y a un mot qui n'a pas été prononcé, c'est le mot « attractivité ». Nous savons très bien le pouvoir d'attractivité d'une desserte TGV ; non seulement une ville qui a une desserte TGV est beaucoup plus attractive, mais les villes qui sont

situées à proximité perdent de leur attractivité. C'est pour cela que nous nous battons pour avoir une desserte TGV.

Je voudrais que l'on parle brièvement de Châteauroux parce que nous sommes à Châteauroux et puis, nous n'en parlons pas assez. Je ne veux pas croire, en quittant cette réunion, que la Région Centre, soit définitivement écartée d'une desserte à très grande vitesse. Au nom de quelle logique d'aménagement du territoire ? je voudrais que l'on me réponde.

Je ne veux pas croire, en quittant cette salle, que la décision est déjà entérinée. Je me battraï avec la dernière énergie, dans les mois qui suivent, auprès des plus hautes instances, pour expliquer que nous avons un projet alternatif pour mettre Limoges à 2 heures de Paris et que la décision ne doit pas être prise avant d'avoir le résultat d'une étude comparative sérieuse entre les 2 projets. Nous ne devons pas prendre de décision avant d'avoir étudié ces 2 projets et nous allons nous battre jusqu'au bout pour Châteauroux, pour que Châteauroux retrouve ou trouve une véritable attractivité, comme toutes les villes qui se sont mises à 1 heure de Paris en TGV.

Mme LARIVAILLE

Monsieur DE TREGLODE.

M. DE TREGLODE

Je serai très bref, mais je croyais avoir été clair tout à l'heure. Les travaux de renouvellement sur une ligne n'apportent aucun gain de vitesse, quelle que soit la ligne. Les travaux de renouvellement consistent à régénérer, à renouveler, donc vous changez le ballast, vous améliorez le confort, vous améliorez les conditions de sécurité, vous n'améliorez rien en temps de parcours. C'est vrai pour Poitiers - Limoges, c'est vrai pour n'importe quelle ligne. Nous sommes en train de faire des travaux qui se terminent d'ailleurs, très importants de 260 millions d'euros, sur Paris - Limoges, et il n'y a pas de gain de temps.

Il y a d'autres travaux qui sont décidés, et qui vont être réalisés, ce sont des suppressions de passage à niveau. Les gains, ce sont des gains évidents en matière de sécurité ferroviaire et routière. Les gains de temps sont très faibles.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur ROUSSEAU.

M. ROUSSEAU

En ce qui concerne l'échéance, telle que nous la voyons, c'est 2016, étant entendu que, c'est un dispositif relativement simple, par rapport à beaucoup de lignes TGV; il n'y a pas de gare nouvelle, nous rentrons à chaque fois, dans Limoges et Poitiers, par les infrastructures existantes. Là où il y a des complications d'urbanisme, nous n'en avons pas pour ce tracé.

Dernier point, il n'y a pas de contraintes environnementales particulièrement fortes entre Poitiers et Limoges. Nous avons donc, par rapport à d'autres projets type Bordeaux - Toulouse, une complexité du dispositif extrêmement réduite qui permet d'envisager un temps de réalisation assez bref.

Pour le financement, nous vous avons déjà répondu.

Mme LARIVAILLE

Bien. Encore 2 intervenants, Monsieur Claude BLARDAT et Monsieur Christian CLASS.

M. BLARDAT

Bonsoir Madame la Présidente. Il y a une chose dont nous n'avons pas parlé : le TGV à Châteauroux, d'accord, pourquoi pas, vu que le TGV des « pièces jaunes » est déjà passé à Châteauroux. Merci Madame la Présidente.

M. RAUSCHER

(Intervention sans micro) Ségolène va avoir son TGV aussi dans le secteur, donc aucun problème, dos à dos, nous repartons à zéro.

Par ailleurs, pour le financement, puisque vous cherchez des financements, allez voir les chinois, ils ont plein d'argent.

Mme LARIVAILLE

Merci du conseil. Monsieur Christian CLASS.

M. CLASS

Bonsoir. Je suis un simple habitant de Châteauroux. Je suis, de temps en temps, obligé de prendre le train pour aller à Paris. Je voudrais faire une remarque et, ensuite

poser une question à la SNCF. Je vais essayer d'être le plus court possible, contrairement à certaines personnes qui monopolisent la parole.

Ma remarque est la suivante : depuis le début de la réunion, il y a des gens qui ont parlé de désenclaver le Centre, notamment le Berry, et qui ont parlé aussi de soulager Paris, en quelque sorte. En plus du TGV, non pas comme solution alternative au TGV, bien sûr, que je soutiens, mais en plus du TGV, est-ce que nous ne pourrions pas mettre à l'étude un projet d'autoroute qui relierait l'Est et l'Ouest de la France, c'est-à-dire une autoroute Poitiers - Nancy et qui passerait par Châteauroux - Bourges - Auxerre - Troyes et Saint-Dizier. Je pense qu'une autoroute comme ça, ça contribuerait à désenclaver pas mal le Berry. Je referme la parenthèse parce que ce n'est pas vraiment le sujet de ce soir.

Ma question s'adresse à la SNCF : pour le cas où le TGV ne passerait pas par Châteauroux, comme ça risque hélas d'être le cas - il faut espérer que, finalement, le TGV passera par notre ville - mais nous ne le savons pas - est-ce qu'en compensation, la SNCF ne pourrait pas faire baisser les tarifs des billets de train qui deviennent de plus en plus exorbitants ? Si vous allez de Châteauroux à Paris en 2^{ème} classe sur un train Corail, ça coûte plus de 60 euros l'aller et retour. Nous pouvons nous demander où cela va s'arrêter. Moi, je vais à Paris de temps en temps, peut-être pas suffisamment souvent pour avoir droit à un abonnement, mais quand je vois qu'il faut que je paie 60 euros à chaque fois rien que pour aller à Paris et revenir, je trouve que ça commence à faire un peu cher. J'en ai un peu marre et j'espère que, si nous n'avons pas le TGV, je paierai le billet de train moitié moins cher.

Mme LARIVAILLE

Nous allons demander à Monsieur CHEVALIER de la SNCF de vous répondre.

M. CHEVALIER

Concernant la tarification, ce que nous faisons payer aux clients aujourd'hui pour prendre le train, je crois que cela s'inscrit dans une logique de concurrence et la concurrence, aujourd'hui, c'est la voiture. Quelqu'un qui habite à Châteauroux va faire une comparaison entre prendre sa voiture avec tous les embêtements que ça peut occasionner. Cela s'inscrit également dans une logique qui concerne l'aspect financier. C'est la comparaison que nous faisons aujourd'hui. Nos prix sont donc basés sur, un tarif vis-à-vis de la concurrence de façon à ce que nous puissions aussi gagner notre vie sur les déplacements ferroviaires car je vous le répète, il faut quand même que nous remplissions nos trains.

D'ailleurs, tout à l'heure, quelqu'un a dit qu'il rêvait que la SNCF, un jour, fasse de l'argent. cela fait quand même 16 semestres consécutifs que nous arrivons à faire des bénéfices. Je tenais à le préciser.

La question de la tarification, elle est simple, basée sur un principe de concurrence. A partir de là, nous fixons un prix plein tarif, avec toute une gamme tarifaire adaptée

derrière pour les gens qui prennent le train de façon occasionnelle ou fréquente. C'est comme ça que nous arrivons à répondre à la fois à la demande et à arriver à pouvoir nous en sortir financièrement, mais c'est la logique de chaque entreprise.

La notion du service public, au niveau de la tarification, va trouver sa réponse par le biais des conventionnements avec les Régions sur le transport régional.

Mme LARIVAILLE

Très bien. Merci Monsieur CHEVALIER. Nous n'avons plus de demandes d'intervention. En revanche, nous avons un certain nombre de questions, mais, à la lecture des questions, nous avons l'impression que beaucoup de réponses ont déjà été données. De toute façon, ces questions, nous les conservons et nous répondrons par écrit à toutes les questions qui ont été posées. Il y en a une quand même à laquelle je voudrais répondre, c'est la question de Monsieur (MATEWJEWSKI ?) : « si un projet alternatif est choisi, quelle en sera la planification ? Faudra-t-il refaire un débat public ? ».

Sur la deuxième question, je répondrai « oui, bien sûr » ou j'imagine ; étant donné les enjeux du projet, nous ne pouvons qu'imaginer qu'il y aurait un nouveau débat public.

Je pense que nous pouvons clore cette réunion qui a été fort intéressante puisque nous sommes encore là à 23 heures 30. Je vous remercie tous d'avoir participé activement à ce débat. Le débat n'est pas terminé. Nous avons encore des réunions publiques qui ne sont pas à Châteauroux, mais qui sont à Limoges, à Bellac, à Montmorillon par exemple. Je vous invite, bien sûr, tous à y participer, si vous en avez l'occasion.