

# Débat public

## Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Bellac, le 30 novembre 2006

### Réunion de proximité

---

#### **Participants :**

**CPDP :** Pierrette LARIVAILLE ; André POINTUD ; Michel PERIGORD

**MAÎTRE D'OUVRAGE RFF :** Sylvestre SALIN ; Richard ROUSSEAU ; Najj RIZK

**EXPERT :** Fabien DURR- Responsable du groupe environnement, CETE de l'Ouest.

#### **INTERVENANTS :**

M. NENERT – Adjoint au Maire de Bellac ;

M. MARTI – Sous-préfet de Bellac ;

Mme PEISSEL - Association CODEGASS ;

Mme JARDEL - Conseillère Générale DE LA Haute-Vienne, Canton du Dorat ;

M. CHEVALLIER - Conseiller Régional et Maire adjoint de Bellac ;

M. GAUCHON- Représentant de la Cci de Limoges et de la Haute-Vienne et de la CGPME ;

Mme PEROL-DUMONT – Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne, Députée de la Haute-Vienne

M. TARNEAUD – PDG de la banque TARNEAUD ;

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

M. BRISSIAUD – Maire de Tersannes ;

M. BERTRAND – Association ALTRO ;

M. BEAUCOURT ;

M. GILLET ;

M. DUPRAT ;

M. BROUILLE – Vice-président du Conseil Général de la Haute-Vienne ;

M. THEPIN ;

Mme MARTINEAU - Conseillère Municipale de la ville de Limoges ;

M. MARTIN ;

M. PETIT ;

M. CLAVET ;

M. GUERIN ;

M. DUBOIS ;

M. BOURION- Directeur Régional et Départemental de l'Équipement, Région Limousin ;

Mme GUERIN ;

M. DELAYGUE ;

M. BRETENOUX ;

M. CRECHE ;

M. LAGRANGE ;

M. VITHE ;

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
*Mme FRUCHON – Direction du Développement, SNCF Limousin ;*  
*M. DELETRAZ.*

## **Introduction**

---

### **Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public**

Monsieur le Sous-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, qui est présenté par Réseau ferré de France.

Nous sommes nombreux, et je m'en félicite car le débat public ne peut prendre tout son sens que si la participation du public est suffisamment large.

Avant de poursuivre, je vais passer la parole successivement à Monsieur Jean-Claude NENERT, Adjoint au Maire de Bellac, puis à Monsieur le Sous-préfet MARTI qui souhaitent nous dire un petit mot d'accueil.

### **M. NENERT – Adjoint au Maire de Bellac**

Madame la Présidente, Monsieur le Sous-préfet, Mesdames, Messieurs, bienvenue à Bellac. Je souhaite, et nous souhaitons tous, qu'il y ait un débat assez constructif, assez animé ; quand je dis « animé », c'est dans le bon sens, nous poserons les bonnes questions et il y aura des réponses excellentes, j'en suis sûr.

J'ai en main le petit livre de projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges. Ça fait des décennies que nous rêvons de désenclavement en Haute-Vienne. Aujourd'hui, c'est là, enfin nous discutons du projet. Ça veut dire que des gens ont réfléchi et il y a eu une volonté politique derrière de faire quelque chose.

Je ne vais pas monopoliser plus le micro. Je vous dis que je souhaite encore que le débat soit le plus constructif possible.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur NENERT.

### **M. MARTI – Sous-préfet de Bellac**

Madame La Présidente, Messieurs les membres de la Commission, Messieurs les Responsables de Réseau ferré de France, je vous remercie d'avoir prévu cette réunion de débat public à Bellac. Je vois que les habitants ont répondu nombreux à cette invitation puisque le Nord du département est, bien sûr, directement concerné par ce débat, par ce projet.

Vous avez pu voir qu'il y a plusieurs tracés qui sont proposés, qui sont à l'étude, et au moins deux d'entre eux traversent en plein notre secteur, mon arrondissement. Le Nord du département sera forcément concerné même si, pour l'instant, aucun arrêt

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public n'est prévu sur Bellac, sur le Haut Limousin. C'est une question, je pense, qui reviendra.

Comme vous le savez, c'est une réunion du débat public. Nous sommes très en amont de la concertation et de la réalisation du projet qui est loin d'être finalisé. C'est un moment d'échanges simplement, et je crois que nous devons nous féliciter que la loi ait prévu - c'est assez récent - un tel moment d'échanges, de débat, avant justement que le projet soit finalisé et soit plus avancé.

C'est pour entendre donc les observations de chacun que la Commission s'est déplacée. C'est pour vous présenter le projet que les membres de Réseau ferré de France se sont également déplacés. Bon débat et bon échange à tous. Merci.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur MARTI. Une petite chose pratique dès maintenant : merci d'éteindre vos téléphones car ça crée quelques perturbations. Tout de suite, je vais vous donner la présentation du déroulement de cette réunion.

Je vais commencer par vous faire un petit exposé le plus rapide possible sur ce qu'est le débat public, ce que nous attendons de cette réunion, ce que la Commission Particulière vous doit. Ensuite, si vous avez des questions sur le débat public, bien entendu, je suis à votre disposition pour y répondre.

Après ce débat éventuel sur le débat public, vous aurez droit à la présentation du projet par le maître d'ouvrage.

Ensuite, libre débat avec la salle : nous verrons comment nous nous organiserons tout à l'heure dans le cadre de ces échanges.

## **Principe du débat public**

---

### **Pierrette LARIVAILLE**

Pour commencer, quelques éléments concernant le débat public : il y a un certain nombre de personnes qui sont ici qui ont déjà entendu mon discours, et je leur demanderai de bien vouloir patienter quelques instants, mais je pense qu'il y a quand même beaucoup de personnes qui ont moins entendu parler du débat public ; il peut donc être utile de revenir sur ce qu'est le débat public.

Le débat public est prévu par la loi, comme le disait Monsieur le Sous-préfet. Il a pour objet de faire participer la population au processus d'élaboration d'un projet d'aménagement ou d'équipement.

Ce débat public se situe très en amont dans ce processus et intervient alors qu'aucune décision n'est prise. Je crois que c'est quelque chose qu'il faut bien avoir en tête dans le cadre de cette réunion.

Le fait qu'il se situe très en amont et qu'aucune décision n'est prise, ça signifie que tout peut être discuté, que ce soit l'opportunité du projet, que ce soit ses objectifs et que ce soit ses caractéristiques.

C'est la Commission Nationale du Débat Public, qui est une autorité administrative indépendante, qui a décidé d'organiser un débat public sur ce projet.

Elle a décidé d'organiser ce débat public parce qu'elle a jugé que les enjeux du projet, en terme d'aménagement du territoire, en terme d'impacts socio-économiques et environnementaux, étaient suffisamment importants pour, effectivement, justifier de cette procédure du débat public.

La Commission Nationale a confié à une Commission Particulière du Débat Public le soin d'organiser ce débat et de l'animer. Cette Commission Particulière est constituée de 5 membres, donc 2 n'ont pas pu venir ce soir.

Sont présents ce soir :

- André POINTUD,
- Michel PERIGORD,
- moi-même, qui assure la présidence de cette Commission.

Les deux autres membres absents sont :

- Michel ANDRAULT,
- Josette FOURRIER.

Les membres de la Commission Particulière sont nommés par la Commission Nationale du Débat Public.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
L'objectif du débat public, c'est, effectivement, de faire participer la population à la prise de décision. Le débat public doit donc permettre d'informer tout à chacun sur le projet et de lui permettre d'exprimer son point de vue, ceci dans le but d'éclairer le maître d'ouvrage et lui permettre ensuite, à l'issue du débat public et du compte-rendu que nous en ferons, de prendre sa décision concernant les suites qu'il va donner à son projet.

Je répète, rien n'est décidé et, à l'issue des débats, il décidera, soit de poursuivre son projet, bien sûr, en prenant en considération ce qui aura été dit au cours du débat. Il peut le poursuivre en le modifiant beaucoup, il peut également l'abandonner. Tous les cas de figure sont évidemment possibles.

Les moyens mis à la disposition du public pour vous informer et vous permettre de vous exprimer sont divers : il y a d'abord les réunions publiques. Nous avons un calendrier chargé sur ce projet puisque nous avons programmé 20 réunions publiques. Il y a donc les réunions publiques, les courriers classiques, les courriers électroniques, cartes T ; vous pouvez poser des questions par ces systèmes-là. Vous pouvez donner vos avis et vous pouvez faire des contributions écrites.

Effectivement, nous avons, à ce jour, beaucoup de personnes qui se sont exprimées. Vous avez des statistiques sous les yeux, avec 12.000 visites du site depuis que le site est ouvert, et plus de 1.000 questions, des avis en nombre conséquent, de même pour les contributions et les demandes de documentation. Nous avons également ici identifié les délibérations : les Conseils Municipaux, les Conseils Généraux, les Conseils Régionaux se sont également beaucoup exprimés sur le projet.

Je rappelle que toutes les contributions écrites, les questions, les réponses, etc. sont sur le site ; vous pouvez aller voir le site internet du débat.

Pour les contributions écrites, un certain nombre a fait l'objet d'un cahier d'acteurs. Là aussi, vous avez quelques cahiers d'acteurs qui sont sur la table à la sortie de la salle. Ces cahiers d'acteurs, nous en avons également en cours d'élaboration et ils seront publiés dans les prochains jours. Au total, nous avons 19 cahiers d'acteurs qui seront publiés d'ici quelques jours, dont une dizaine qui est déjà à votre disposition.

Un autre document important, puisqu'il émane de la Commission, c'est le « journal du débat » dont vous avez 3 numéros sur la table également. Le « journal du débat » donne les éléments d'information sur le débat. Le premier journal donnait le calendrier et, ensuite, les journaux qui suivent, font le point des différentes réunions, des différentes contributions.

Ce débat a été ouvert le 1<sup>er</sup> septembre, il se termine le 18 décembre. A l'issue de ce débat, il nous appartiendra, à nous, Commission Particulière, de faire un compte-rendu de ce débat, aussi fidèle et objectif possible.

Une chose que je n'ai pas encore dite et qui est vraiment fondamentale, c'est que la Commission Particulière est une Commission indépendante, indépendante du maître d'ouvrage et indépendante de toutes les parties concernées, à un titre ou à un autre, à ce projet, c'est-à-dire que nous ne prenons pas du tout position, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur les arguments des uns et des autres.

Le compte-rendu du débat est un compte-rendu objectif et nous n'avons pas de jugement à porter à l'issue de ce compte-rendu sur le projet. C'est tout à fait essentiel. Une grosse différence, dans l'enquête publique, le Commissaire enquêteur  
Bellac, le 30 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public doit émettre un avis motivé et, dans le débat public, la Commission ne donne pas d'avis.

A l'issue du débat, nous faisons ce compte-rendu. Pour faire ce compte-rendu, nous avons un délai maximum qui est de 2 mois, 2 mois après la fin du débat, c'est-à-dire le 18 février, au plus tard, le compte-rendu sera à la disposition du maître d'ouvrage et sera rendu public, bien entendu. Le maître d'ouvrage aura ensuite 3 mois maximum pour prendre sa décision.

Voilà ce que je voulais dire sur le débat public. Si vous avez des questions à poser, je suis évidemment disponible. Il n'y a pas de doigts qui se lèvent, tout cela est donc très clair. Je voudrais seulement dire, comme Monsieur le Maire, que nous voulons évidemment un débat constructif, ce qui implique la participation du plus grand nombre, ce qui implique aussi que tous ceux qui veulent s'exprimer puissent le faire.

Je souhaite, bien sûr, que les différents points de vue puissent se confronter en toute liberté, sérénité, cordialité. Si, effectivement, ce n'est pas le cas, la Commission décidera de la suite à donner à cette réunion, mais je n'ai aucune inquiétude sur ce point.

Deux points pour finir concernant les échanges qui vont suivre : ce qui serait bien, c'est que pour organiser ces échanges, vous écriviez vos questions et vos demandes d'intervention. Ce qui est important quand même, c'est que, si vous posez des questions par écrit, vous aurez non seulement la réponse du maître d'ouvrage aujourd'hui de façon orale, mais vous l'aurez également par écrit. C'est une information que je vous donne, non pas pour vous inciter à tout prix à poser la question par écrit, mais ça peut, pour certains d'entre vous, être intéressant.

Deuxième point, dans le cadre de la pratique du débat, les réunions sont enregistrées. Si vous prenez le micro, d'abord, vous vous présentez, vous parlez dans le micro et le plus distinctement possible. Voilà pour le débat public, organisation de la réunion, etc. Comme j'ai vu qu'il n'y avait pas de questions, mais, si vous en avez qui vous viennent au cours de la réunion, nous les prendrons, nous allons passer tout de suite à la présentation du projet par le maître d'ouvrage qui est représenté par :

- Richard ROUSSEAU, Directeur Régional Centre – Limousin,
- Sylvestre SALIN, Chef du Projet débat public LGV Poitiers – Limoges,
- Naji RIZK, Chargé de mission axe Centre Atlantique à la Direction de la Stratégie.

Il y a également Fabien DURR, Responsable Environnement au CETE Ouest, qui a conduit l'étude environnementale dont les résultats sont contenus dans le dossier que vous avez, étude environnementale qui avait pour objet d'évaluer les principaux enjeux de la ligne grande vitesse sur le territoire concerné par les options.

Je pense que, maintenant, nous pouvons rentrer dans le vif du sujet avec Sylvestre SALIN qui va présenter le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges.

## **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 que je vais vous faire va durer une quinzaine de minutes et va s'articuler en 2 temps. Dans un premier temps, je vais parler du contexte du projet dans lequel il s'insère et, dans un deuxième temps, nous évoquerons les composantes techniques des différentes options qui sont présentées au débat public de ce soir.

#### **➤ Le contexte du projet**

Concernant la ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, il faut savoir que c'est une idée qui a pratiquement 15 ans maintenant, puisqu'elle a été initiée dans le cadre du schéma directeur de 1992. A l'époque, pour desservir le Limousin, deux variantes avaient été envisagées :

1. la première consistait à desservir Limoges depuis Poitiers par la création d'une ligne à grande vitesse ;
2. la deuxième consistait à desservir le Limousin en utilisant la ligne actuelle et en procédant à certains aménagements et à la création de certaines lignes à grande vitesse.

La variante Poitiers – Limoges, à l'époque, était celle qui, d'un point de vue technique et financier, avait les meilleurs ratios, mais ce n'est pas celle qui a été retenue à l'époque. Celle qui a été retenue était celle dite du « y » renversé qui associait 2 lignes à grande vitesse, d'une part, la LGV Limousin et, d'autre part, la LGV Auvergne. La LGV Auvergne n'a jamais connu vraiment de suites et, en 1996, le rapport ROUVILLOIS a reconsidéré le TGV Limousin et ce projet n'a également pas connu de suites. C'est donc une idée qui a plus de 15 ans.

Un élément de contexte aussi à prendre en compte, c'est que nous observons un changement dans les manières de concevoir les déplacements, et le temps devient une donnée primordiale. Récemment, Toulouse et les habitants de Midi-Pyrénées ont fait le choix, pour accéder à Paris et à l'Ile-de-France, mais également au réseau à grande vitesse, de passer par Bordeaux puisque cet itinéraire leur permettrait, en 2017, de pouvoir avoir un Paris – Toulouse en 3 heures 10.

Parallèlement, il devient primordial pour une Région comme le Limousin d'être connecté au réseau à grande vitesse et à l'ensemble des métropoles qui sont connectées à ce réseau. Je vous l'ai dit tout à l'heure, Bordeaux – Toulouse est prévu pour 2017, mais il y a aussi et avant un grand axe qui va se mettre en place, la ligne Sud Europe Atlantique qui permettra de relier Paris à Bordeaux en 2 heures 10. Nous avons là les prémices d'un réseau à grande vitesse sur la façade Atlantique qui, à terme, devrait pouvoir relier les réseaux à grande vitesse de la péninsule ibérique qui sont actuellement en train de se mettre en œuvre, avec les réseaux anglais, les réseaux du Benelux ou les réseaux allemands.

Cette ligne passe à proximité du Limousin, à moins d'une centaine de kilomètres, et il y a là une opportunité à saisir ou, du moins, à étudier.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Le projet de ligne nouvelle à grande vitesse entre Poitiers et Limoges que propose Réseau ferré de France s'inscrit dans ce réseau et valorise les infrastructures qui seront mises en place dans les années à venir.

### ➤ **Les composantes techniques des différentes options**

Le projet présente 3 options qui prennent en compte un certain nombre d'éléments environnementaux, techniques et économiques.

L'environnement est une donnée importante dans nos projets. Dès les études nécessaires à la réalisation du débat public, des études environnementales sont faites.

Les critères économiques et techniques que nous avons retenus, ce sont des critères de longueur totale du tracé qui influent sur le temps et donc, sur le gain de voyageurs, et aussi le linéaire, la longueur de ligne nouvelle à créer qui, elle, va avoir une influence importante sur le coût du projet.

De plus, Réseau ferré de France a intégré deux autres éléments :

1. Le premier est celui de pouvoir faire Paris - Limoges en 2 heures. Pourquoi 2 heures ? Nous avons, au niveau de la France, un réseau à grande vitesse qui se met en place. Je vous l'ai dit, dans quelques années, Bordeaux sera à 2 heures 10 de Paris, Toulouse 3 heures 10.

Avec la mise en place de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire, Nantes sera environ à 2 heures de Paris, Rennes un peu moins d'une heure et demie ; Tours est déjà à une heure, Lille à une heure. Strasbourg, avec la mise en place de la LGV Est Européenne, sera à 2 heures 20 dans un premier temps.

Nous voyons que, pour pouvoir être bien placé dans le réseau des villes à grande vitesse, le temps de 2 heures est un temps objectif pour une ville comme Limoges.

2. Le deuxième élément, c'est la possibilité de faire rentrer le TGV dans les gares de Limoges et de Poitiers et, pour ce faire, nous avons pensé que cette LGV devrait être connectée au réseau classique existant.

Pourquoi faire entrer le TGV dans les centres villes ? Parce qu'il y a, comme à Limoges, des structures qui vont permettre de développer les complémentarités entre le réseau TGV, d'une part, avec les réseaux, par exemple, de TER, mais aussi les réseaux de cars départementaux ou les réseaux de transport urbain, pour permettre une diffusion la plus importante possible de l'effet grande vitesse au sein d'une agglomération, au sein d'un département ou d'une Région.

RFF a, avec ces différents critères, défini 3 options. Les options de passage sont à considérer comme des bandes d'une dizaine de kilomètres, dans lesquelles l'infrastructure, la future LGV pourrait s'insérer.

A ce jour, ces options ne sont pas figées et d'autres options pourraient éventuellement être envisagées.

Ce projet est un projet qui répond à une demande qui a été exprimée et qui tient en 2 points :

1. La première, c'est de pouvoir améliorer l'attractivité du Limousin, mais pas seulement du Limousin puisque des départements comme le Lot, la Dordogne ou l'Aveyron sont aussi concernés, donc améliorer l'attractivité depuis Paris et l'Ile-de-France et pouvoir accéder le plus rapidement possible au réseau à grande vitesse national, voire européen, dans quelques années.
2. La deuxième, c'est de renforcer les relations entre Limoges, d'une part, et Poitiers, d'autre part, et d'accompagner la volonté et le mouvement d'ouverture du Limousin sur la façade Atlantique.

Parallèlement, c'est un projet qui s'inscrit dans un réseau régional et c'est un projet qui est complémentaire du projet de modernisation de la ligne TER Poitiers - Limoges que vous connaissez sans doute. Ce projet vise, à terme, à réduire de manière considérable le temps de trajet entre Poitiers et Limoges puisque, actuellement, il est environ de 2 heures et, à terme, il devrait être porté à une heure 30, donc un gain significatif, plus de 25 %. Il sera accompagné d'une augmentation elle aussi significative du nombre de fréquences puisque il est envisagé, dans un premier temps, de passer à l'équivalent de 9 allers et retours Poitiers - Limoges, à l'horizon fin 2008, et, en fin de deuxième phase, de pouvoir passer à 15 relations par jour.

Il y a là un projet qui va permettre à des villes comme Montmorillon, Bellac, Le Dorat, d'échanger entre elles, mais aussi de pouvoir optimiser, développer et avoir de meilleures conditions d'accès sur, d'une part, la gare de Limoges, mais aussi sur la gare de Poitiers qui vont devenir des gares desservies par le TGV, donc possibilité de se raccorder via le TER sur des gares dans lesquelles il y aura des TGV.

Trois options sont présentées :

- En bleu, nous avons l'option dite Nord, qui prend le parti, au sortir de Poitiers, d'essayer de venir se raccorder le plus rapidement possible sur la ligne actuelle Paris - Orléans - Limoges - Toulouse. Cette ligne se connecterait au Nord des Monts d'Ambazac parce que, là, nous avons un point géographiquement dur.
- La deuxième option est une option Centre. Elle, elle, prend le parti d'utiliser le couloir des infrastructures qui existent (RN 147 et ligne TER).
- La troisième option prend un parti complètement différent. Elle prend le parti d'utiliser la ligne Sud Europe Atlantique le plus longtemps possible, se déconnecter au Nord de Ruffec et d'obliquer après vers Limoges.

Voici, présentées, les options. D'un point de vue plus technique, nous avons des options qui ont une longueur totale qui varie entre 125 kms pour l'option Centre et 160 kms pour l'option Sud, l'option Nord faisant, elle, 150 kms.

Dans ces 150 ou 160 ou 125 kms, dans l'option Nord, nous aurons 100 kms de création de ligne nouvelle. L'option Sud, elle, nécessitera 115 kms de ligne nouvelle et l'option Sud 90.

Il faut savoir que ces différentes options intègrent une section centrale à voie unique dont la longueur varie selon les cas entre 70 et 75 kms.

D'un point de vue financier, l'option Nord et l'option Sud ont un coût équivalent de 1,15 milliard d'euros. L'option Centre, pour sa part, a un montant d'investissement un

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
peu supérieur, 1,3 milliard d'euros qui est dû essentiellement au fait que la longueur de ligne nouvelle à créer est plus importante.

En termes de données socio-économiques, les trafics attendus varient entre 2,1 et 2,2 millions de voyageurs. Le coût estimé, nous l'avons vu. Le troisième élément important qui est le taux de rentabilité, il varie de 2,2 à 3,3 (3,3 pour l'option Centre, 2,2 pour l'option Nord et 2,4 pour l'option Sud).

Je voudrais dire, à cette occasion, que le taux de rentabilité économique est un élément important, mais il est à moduler en fonction de certaines données qui ne sont pas quantifiables, qui ne sont pas monétarisables, mais qui doivent entrer en ligne de compte dans un projet, qui sont des notions de développement et d'aménagement du territoire, de développement économique, de développement durable. Ce sont donc des éléments qui viennent pondérer, qui sont intégrés et qui interviennent dans la décision finale.

Concernant l'aspect environnemental du projet, nous remarquons qu'il y a 3 zones où nous avons des enjeux environnementaux forts, principalement humains, pour ce qui est de l'agglomération de Poitiers et celle de Limoges. Il y a un troisième point qui est important, c'est la zone de Montmorillon qui, notamment, au niveau enjeux environnementaux, constitue un territoire à part.

Nous recensons aussi un certain nombre d'espaces à fort enjeu qui concernent, d'une manière générale les cours d'eau et les zones qui leurs sont associées, zones inondables, humides, également certains éléments, les zones urbanisées, certaines installations classées, des captages en alimentation en eau potable, certaines zones naturelles sensibles, des ZNIEFF, des zones Natura.

Voilà les éléments au niveau environnemental. Concernant une synthèse, vous avez là un tableau qui récapitule les principaux éléments.

Donnée nouvelle qui est les temps de parcours : ce projet permettra, dans les options Nord et les options Sud, d'avoir un temps de parcours Limoges - Paris de 2 heures contre 2 heures 50 actuellement. Il permettra des relations Poitiers - Limoges en 45 minutes pour l'option Nord et l'option Sud. L'option Centre, elle, présente des temps de trajet meilleurs puisqu'il serait possible de descendre en dessous des 2 heures puisqu'un Paris - Limoges pourrait se faire en 1 heure 50 et que la relation Poitiers - Limoges pourrait être envisagée en 35 minutes.

Ce qu'il faut voir aussi, c'est que, avec les complémentarités, notamment avec le réseau TER, toutes les villes qui sont actuellement desservies par la ligne TER (Lussac, Le Dorat, Montmorillon, Bellac) bénéficieront de ces gains de temps car, avec le TER, il y aura des possibilités de rabattement. J'ai dit tout à l'heure que les fréquences allaient être multipliées par 2, 3, puis 4, 5. Il y aura une demi-heure de temps en moins sur le trajet total, donc, si vous voulez, avec le TER, Bellac pourra profiter de l'effet TGV.

Dernier élément qui est un positionnement dans la vie d'un projet : nous sommes au débat public. Si, à l'issue du débat public, le projet se continue, une phase d'étude de 6 ans va se mettre en place, qui permettra progressivement de définir le projet d'un point de vue technique, d'un point de vue environnemental et socio-économique.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
A la suite de cette phase d'étude, il y aura une déclaration d'utilité publique et, ensuite, une phase de travaux, ce qui fait que la mise en service de ce projet est prévue, de façon concomitante à celle de la LGV SEA, c'est-à-dire 2016.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur SALIN.

## Débat avec la salle

---

### **Mme LARIVAILLE**

Pour commencer, nous avons reçu à la tribune une question de Madame PEISSEL, de l'Association CODEGASS. Madame PEISSEL demande des précisions concernant des déclarations de Monsieur BOYON qui auraient été faites dans la presse. Monsieur ROUSSEAU, vous pouvez peut-être répondre à cette question.

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

Si cela fait référence à ce qui a été interprété dans la presse sur la possibilité de faire Châteauroux – Limoges à 200 à l'heure, je pense que c'est ce à quoi vous faites référence, Madame ?

### **Mme PEISSEL - Association CODEGASS**

Oui, tout à fait. C'est bien cela effectivement. Je ne sais pas, Madame LARIVAILLE, si je peux me permettre de dire ce que Monsieur BOYON avait dit.

### **Mme LARIVAILLE**

Très brièvement, s'il vous plaît, vous résumez.

### **Mme PEISSEL**

Tout à fait. Monsieur BOYON a donc dit effectivement dans la presse, je cite « lorsque nos travaux de rénovation seront achevés entre Châteauroux et Limoges, fin 2008, les trains rouleront à 200 kms / heure sur cette ligne ». La question, effectivement, que l'on peut se poser, si les trains roulent à cette vitesse sur cette ligne, ça va donc mettre Paris à environ 2 heures de Limoges.

Alors, au regard de cette déclaration, à ce moment-là, nous nous demandons pourquoi RFF continue à défendre ce projet de barreau qui, de ce fait, devient inutile.

J'aurais une deuxième question toujours au vu de la déclaration de Monsieur BOYON qui dit « il n'est pas adapté aux voies françaises », ce qui est surprenant car un audit de la DATAR préconisait la pendulation pour la Bretagne en 2003. Il y a eu d'ailleurs des tests qui ont été faits au niveau du pendulaire et ces tests étaient concluants. C'était donc pour avoir des précisions par rapport à ces 2 déclarations.

### **Mme LARIVAILLE**

Bellac, le 30 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Permettez-moi de préciser que Monsieur BOYON est le Président de Réseau ferré de France.

## **M. ROUSSEAU**

Les propos qui ont été retranscrits ressortent d'une conférence de presse qui s'est tenue à Orléans où j'accompagnais le Président BOYON, donc j'ai une idée très claire et je peux vous dire très clairement ce qui s'est dit.

Le Président BOYON a dit 2 choses différentes qui ont été dangereusement rapprochées. Il a dit, dans un premier temps, que les travaux sur la ligne se terminaient par des travaux entre Châteauroux et Limoges, et vous savez très bien qu'en ce moment, il y a des travaux dans la Creuse entre La Souterraine et Saint-Sulpice qui doivent se terminer, pour la partie massive, en début d'année prochaine et qui donneront lieu à quelques compléments.

Il a dit, sur l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, il y a des travaux en cours qui se terminent en 2007. Par ailleurs, il a dit que les travaux qui se situent au Nord de Vierzon, avaient été réalisés et achevés, et permettaient de pérenniser les performances à 200 à l'heure qui existent depuis l'époque du Capitole.

Il y a eu dans la rédaction du journaliste, un télescopage entre 2 faits avérés et très clairs. Quand on participe, comme moi, à toutes ces séances du débat public, on s'aperçoit que, sur toutes ces questions particulièrement relatives à POLT, il y a une extrême complexité et c'est certain que, dans une conférence de presse qui dure une heure, où les journalistes n'ont souvent pas le temps de poser des questions complémentaires, nous pouvons arriver à ce genre de maladresse un peu redoutable.

La question complémentaire que vous posez sur l'aspect de désavantage de la pendulation, puisque c'est ça la deuxième partie de votre question, il est très clair que la pendulation, les TGV transformés pendulaires qui étaient inscrits dans le projet auquel vous faites référence permettaient un gain de temps de parcours de 15 minutes, c'est-à-dire qu'il y avait un gain de 7 minutes parce que c'était des TGV et que, sur la partie à 200 à l'heure, actuellement, pour les TEOZ, ils pouvaient rouler à 220, et il y avait 7 minutes de gagnées par la pendulation dans la traversée de la Creuse.

Actuellement, le potentiel de la ligne telle qu'elle est après modernisation entre Paris et Limoges est de 2 heures 45. Le TGV pendulaire permettait de faire le parcours en 2 heures 31, sans arrêt, ni à Châteauroux, ni dans la Creuse.

Là, nous sommes dans un projet qui n'est pas de la même nature puisqu'il consiste à viser, pour Limoges, 2 heures, c'est-à-dire que l'écart est important. Deuxièmement, c'est un projet dont la nature est de raccorder Limoges - Brive et, enfin, les villes sur lesquelles le TGV poursuivra sa route jusqu'à Cahors, de les raccorder à l'ensemble du réseau à grande vitesse pour avoir accès, comme vous l'a dit Sylvestre SALIN, à Lille, à Bruxelles et au-delà, à l'ensemble du réseau, alors que le projet, tel qu'il a été décrit de pendulaire, les contraintes, c'était que l'on arrivait à Austerlitz et que nous n'avions pas le raccordement sur le réseau à grande vitesse de façon rapide.

Bien. Monsieur Naji RIZK, vous voulez dire quelque chose ?

**M. RIZK - Chargé de mission Axe Centre-Atlantique à la Direction de la Stratégie, Réseau ferré de France**

Juste un petit éclairage non technique, mais très rapide : il faut savoir que la France admet déjà actuellement ce que l'on appelle les dévers plus importants que les pays voisins et donc, nous, nous admettons de secouer un peu le voyageur dans les courbes, plus que nos voisins, ce qui fait que la pendulation nous fait gagner moins de temps que ce qu'elle fait gagner en Europe en général.

**Mme LARIVAILLE**

Merci. Des questions, des avis ? Madame.

**Mme JARDEL - Conseillère Générale de la Haute-Vienne, Canton du Dorat**

Si avis nous pouvons donner, je vais donner mon avis. Je me présente, je suis Yvonne JARDEL, Conseillère Générale du Canton du Dorat.

Je suis, moi, absolument ravie de voir qu'il y a un projet de ligne à grande vitesse dans cette Région parce que, depuis l'arrêt du Capitole, je crois que la Région Limousin n'a pas su trouver de consensus pour assurer son désenclavement ferroviaire. Je crois qu'il est temps, dans un début de 21<sup>ème</sup> siècle, où nous parlons beaucoup d'agenda 21, où nous nous préoccupons enfin de faire rimer développement économique avec faire attention à l'environnement, où les échanges sont indispensables, qu'ils soit intercommunaux, interrégionaux ou internationaux, le TGV me paraît être la meilleure réponse parce que le TGV permet d'aller vite, d'utiliser le temps de transport pour travailler ou décompresser et que c'est le mode de transport le plus favorable à l'environnement.

J'espère de tout cœur que RFF va continuer ce projet parce que c'est une chance pour la Région Limousin. J'espère que ce premier raccordement au réseau LGV n'est que le début d'un maillage encore plus grand de la France. Ce serait la première ligne qui serait un peu une pénétrante, vers le Centre de la France, et je m'en réjouis hautement. J'espère vraiment que ce projet verra le jour.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Madame. Monsieur.

**M. CHEVALLIER - Adjoint au Maire de Bellac et Conseiller Régional**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Bernard CHEVALLIER, Conseiller Régional et Maire adjoint de Bellac. Effectivement, je rejoins tout à fait l'avis d'Yvonne JARDEL. C'est une chance pour le Limousin d'avoir un TGV. Une Région sans TGV, dans quelques années, je crois que c'est s'isoler encore plus. Les intervenants dans la présentation l'ont dit, c'est un désenclavement. Bien entendu, il y a le désenclavement au niveau du réseau ferré mais aussi celui du réseau routier qui n'est pas la question de ce soir.

Effectivement, je crois qu'il faut absolument un consensus de toutes les personnes, qu'il s'agisse de toutes les collectivités, des agglomérations, mais ça a déjà été largement prononcé dans la presse, lors de vos précédentes réunions de débat public.

Il nous faut absolument un TGV et, qu'il passe par ici ou par là, après, les 3 couloirs, c'est de la technique, nous verrons. Il est évident qu'un entrepreneur qui voudra s'installer, s'il voit qu'il n'y a pas de TGV... Par exemple, il y a très longtemps à Bellac, des gens voulaient s'installer, lorsqu'ils voyaient les routes que nous avons, ils disaient « vous êtes bien situés au Centre de la France, mais vous n'avez pas les moyens de communication, que ce soit ferré ou routier ». Il faut que nous disions tous « oui », sans condition.

Nous pouvons penser, bien sûr, à la Creuse, si l'on voit l'aspect régional. Nous savons bien les tenants du TGV pendulaire, qui concrètement, n'a jamais existé.

Quant aux gens de Guéret, aujourd'hui, nous savons très bien que, quand ils passeront par Limoges et par Poitiers, ils iront plus vite sur Paris. Qu'est-ce que ça importe, pour aller à Paris, de passer par un trajet ou un autre, une ville ou une autre. L'intérêt, c'est de prendre le plus rapide.

D'ailleurs, aujourd'hui, à Bellac, nous ne le cachons pas, les gens de Bellac prennent le TER et, ensuite, prennent le TGV à Poitiers, bien entendu, pour aller à Paris. Ils ne vont pas souvent le prendre à partir de Limoges.

Ce qu'il faut, c'est que nous soyons tous d'accord, pour une fois, quels que soient les bords politiques, les chambres consulaires, etc., c'est un « oui », sans condition.

En ce qui concerne le TER, parce que je suis quand même très sensible au TER, il ne faut pas dire que c'est la disparition annoncée du TER, vous l'avez rappelé Monsieur, puisqu'il y a 5 parties de travaux. La Région a mis 30 millions d'euros, avec les études, nous sommes à 35 millions d'euros pratiquement pour le bloc un ; les travaux du bloc un sont déjà commencés et, ensuite, le bloc deux qui comprend 4 phases qui sont mêlées les unes aux autres, c'est 50 millions d'euros. Nous pouvons rappeler que la Région met quand même 35 millions d'euros et 50 millions euros, ce n'est pas pour faire disparaître la ligne, même dans 10 ou 15 ans.

Comme vous l'avez rappelé, Monsieur, pas de bout en bout, mais il y aura 15 trajets, c'est-à-dire 30 trains sur une journée, donc pas de disparition de TER et, bien sûr, une ligne TGV pour le Limousin et sans condition. Je vous remercie.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur. Autre intervenant.

Marc GAUCHON, je suis un professionnel de Bellac et je représente, ce soir, le Président Jean-Pierre LIMOUSIN de la CCI et également la CGPME puisque c'est à ce titre que je suis à la CCI. Ces 2 organisations ont voté à l'unanimité le barreau. Bien sûr, nos entreprises souhaitent avoir accès à ce réseau, et le plus rapidement possible. C'est pour cela, d'ailleurs, qu'il a été créé une association sur Limoges qui regroupe les collectivités locales, mais aussi les consulaires et à laquelle peuvent adhérer d'autres personnes.

Cette association est présidée par Jean-Pierre LIMOUSIN et elle veillera justement à ce que les travaux soient faits le plus tôt possible - là, nous nous adressons à RFF - et, surtout, que nous puissions en bénéficier rapidement.

Je me souviens, quand j'étais étudiant, nous en parlions déjà et je vais prendre ma retraite sans avoir vu la réalisation. Ça fait quand même bizarre, donc ce n'est pas nouveau.

Le fait d'avoir accès à ce grand réseau est important pour nos entreprises, certes, mais je ne voudrais pas que l'on délaie non plus certaines lignes. Quand je me rends à Toulouse, c'est infernal, nous n'y allons plus par le train, nous y allons en voiture. Le confort est médiocre, pour ne pas dire pire, et il est impossible de travailler dans le train. Pourtant, nous n'allons pas passer par Poitiers pour aller à Toulouse, donc il va falloir l'améliorer cette ligne.

Aussi, il y a la transversale : quand je vais à Lyon, je prends ma voiture, mais c'est infernal aussi, c'est encore pire. Bien sûr, nous pouvons passer par Paris, redescendre, mais, enfin, ce n'est pas tellement la voie. Alors, peut-être qu'une liaison Nantes - Lyon qui ne passerait pas très loin de chez nous pourrait être utile aussi ; je crois que c'est en projet.

Et puis, je voudrais dire aussi que les entreprises sont intéressées, par une ligne à grande vitesse arrivant à Limoges, pour le développement du tourisme. Je pense à l'hôtel et aux gîtes. Aujourd'hui, les Tour-operators nous ont sorti des produits pour aller dans toutes les capitales européennes pour le week-end, 3 jours - 2 nuits, mais nous pouvons très bien sur le Limousin bâtir des produits qui font que les gens de la Région parisienne pourraient venir dans le Limousin pour le week-end. Nous pouvons très bien penser qu'un train partant de Paris le vendredi après-midi puisse être là en soirée à une heure raisonnable pour s'installer dans un gîte, dans un hôtel et que, le samedi matin, ils puissent faire du vélo dans les Monts de Blond, ramasser des champignons à la période et faire tout un tas d'autres activités, participer à des activités culturelles, et il y en a à Bellac de qualité.

Quand nous aurons le Zénith à Limoges, il y aura aussi des spectacles qui seront aussi intéressants que ceux de Paris puisque ce seront les mêmes et à moindre coût. Nous pourrions essayer de mixer les deux pour essayer de faire un produit qui attire les gens de la Région parisienne vers le Limousin. Une famille de la Région parisienne qui partirait le vendredi tranquillement, qui arrive à Limoges tranquillement, qui prend un grand bol d'air au Limousin, qui peut acheter des produits Limousin aussi et qui rentrerait tranquillement le soir chez elle à 20 heures, c'est absolument formidable alors que, aujourd'hui, cette même famille prend sa voiture et elle perd tout

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
l'avantage du week-end en rentrant dans les bouchons. Il me semble que c'est important.

En plus de tout cela, dans ce week-end, nous pouvons rajouter une soirée sportive ; ça peut être un match de rugby à Brive. D'ici la réalisation, le CSP aura retrouvé l'éclat d'antan et nous pourrons voir un match. Merci de m'avoir écouté.

## **Mme LARIVAILLE**

Merci beaucoup. Nous passons la parole à Madame PEROL-DUMONT et, ensuite RFF aura des choses à dire.

## **Mme PEROL-DUMONT - Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne, Députée de la Haute-Vienne,**

Marie-Françoise PEROL-DUMONT, Députée de la circonscription, Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne. J'ai déjà eu l'occasion de dire à Limoges que c'était vraiment nous faire injure que de nous expliquer pourquoi une ligne à grande vitesse était un atout pour un territoire. Nous ne sommes pas une réserve d'indiens et nous savons bien que l'avenir de notre territoire passe par une liaison à grande vitesse.

J'avoue que, chaque semaine, lorsque je prends le train et lorsque je vais retirer mon billet en gare de Limoges et qu'on me remet mon billet dans un petit dossier que l'on referme et qu'en l'ouvrant, je vois la carte de la grande vitesse en France, et que je vois tout l'espace central avec un blanc, j'ai des bouffées de colère régulièrement chaque semaine. Donc, à l'évidence, c'est une nécessité pour nous et nous ne pouvons pas regarder l'avenir dans un rétroviseur.

Je crois que, maintenant, la seule question, c'est qu'effectivement, au stade où nous en sommes, il ne faut pas qu'il y ait une feuille de papier à cigarette qui se glisse entre notre détermination, quels que soient nos positionnements par ailleurs. Il y a des causes qui transcendent un certain nombre de clivages parce que, si nous ne sommes pas unis dans ce débat public, à l'évidence, les choses seront mal engagées. Pourquoi ? Parce que les temps sont durs, l'argent est rare et cher et qu'il y aura bien une autre Région qui aura, elle aussi, un besoin et qui dira « banco, nous nous sommes unis et nous y allons ».

Pourquoi est-ce que, dans certains endroits, je pense aux bretons, les choses ont avancé plus vite ? C'est parce qu'ils ont su faire un pacte de rugby et tirer dans le même sens. Je crois que c'est ce qu'il faut que nous fassions maintenant. Je dirais que, si nous faisons ça, la balle, ensuite sera dans le camp de RFF et de l'Etat, et que l'Etat ne pourra pas nous refaire le mauvais coup qu'il nous a fait pour le POLT, et se cacher derrière les frilosités des collectivités et des partenaires pour ne pas s'impliquer et pour ne pas y aller.

L'heure, je crois, est vraiment à ce tir groupé et je voudrais vraiment attirer l'attention de toutes celles et ceux qui représentent RFF et qui représentent l'Etat. Je crois que si, une deuxième fois, il y avait un déni de la parole donnée, et j'en veux pour preuve la réponse que m'a donnée le Ministre des Transports lors de la Commission des Affaires Economiques de l'Assemblée Nationale où je l'ai interrogé il y

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public a de cela 3 semaines – un mois ; il avait parlé de la grande vitesse en France, il avait cité beaucoup de lignes, il n'avait pas parlé de la nôtre ; je lui ai dit « Monsieur le Ministre, vous vous fichez de nous, est-ce que, vraiment, vous y croyez à ce dossier-là ? » et il m'a dit « oui, Madame la Député, j'y crois d'autant plus qu'il est relativement peu onéreux par rapport à d'autres ; je ne l'ai pas cité parce que le débat public est en cours et que je n'ai pas cité les projets qui sont actuellement soumis au débat public ». Je lui ai dit « est-ce que vous prenez l'engagement, dès lors que le débat public sera terminé, d'avoir une inscription rapide au réseau de la grande vitesse ? » ; il m'a dit « tout est pour l'heure dans le débat public qui, à mon sens, se passe bien ». Je crois qu'il ne faut pas polluer les choses.

Pour nos amis de l'Indre qui ont déjà la chance d'être à 2 heures de Paris, effectivement, pour eux, les choses se posent différemment, mais, pour nous, c'est une impérieuse nécessité. En tout cas, moi, je ne veux pas être comptable devant l'avenir d'être une de ceux qui auraient eu des frilosités, et c'est la raison pour laquelle j'ai proposé à la collectivité que j'ai l'honneur de présider, non seulement d'être favorable et j'observe qu'il y a eu un consensus massif parce que tous les élus, hormis une abstention, ont voté la délibération que je leur proposais, donc un « oui » sans état d'âme. Nous sommes même allés plus loin à ma demande ; je leur ai dit « à l'évidence, le fait que les collectivités soient prêtes à participer, certes, à la mesure de leur capacité contributive, nous ne sommes pas dans les Hauts-de-Seine, le potentiel fiscal varie de 1 à 9 entre la Haute-Vienne et les Hauts-de-Seine, il faut faire ici 9 fois plus de pression fiscale, Mesdames, Messieurs, il faut vous imposer 9 fois plus que dans les Hauts-de-Seine pour ramener les mêmes choses dans les caisses du département, mais à la mesure de nos moyens, nous interviendrons et mes collègues m'ont suivie. Je voulais, devant vous, vous le dire et les remercier.

Je voulais dire qu'également, nous avons reçu cette semaine au Conseil Général de la Haute-Vienne la délibération de l'Association des Villes et Régions Européennes de la grande vitesse qui a émis une contribution extrêmement favorable, dont j'espère, Madame la Présidente, qu'elle sera portée à ce débat public.

## **Mme LARIVAILLE**

Oui, nous l'avons reçue, merci. Nous poursuivons.

## **M. TARNEAUD – PDG de la Banque TARNEAUD**

Jean-Louis TARNEAUD, je suis chef d'entreprise à Limoges depuis presque 2 siècles. Je représente aussi le Président de la Chambre de Commerce et le MEDEF. Je tiens à m'associer aux propos de Madame PEROL-DUMONT qui me semblent frapper le bon sens et un fort volontarisme.

Si nous ne réussissons pas ce barreau LGV à très brève échéance, la Région est foutue. Je connais beaucoup de chefs d'entreprise de la Région qui partiront parce qu'il n'y aura pas de TGV. Je mesure quotidiennement les difficultés que nous avons à attirer des cadres parisiens à Limoges. Quand nous leur disons qu'il n'y a pas de TGV, ils ne viennent pas. C'est une question de survie pour la Région, c'est clair, net et précis, et il faut aller très, très vite parce que, si nous attendons 20 ans, dans 20 ans,

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
il n'y aura plus de tissu économique valable dans cette Région. Et s'il n'y a pas de tissu économique, je suis désolé, la Région, elle est morte.

Moi, je suis un vieux Limousin, j'aime beaucoup ma Région et ça m'attristerait énormément que mon successeur, un jour, me dise « voilà, j'emmène le siège social de la banque TARNEAUD à Nantes ou à Poitiers parce que, malheureusement, à Limoges, nous ne pouvons plus accéder nulle part ». Donc Messieurs les représentants de RFF, si vous ne le faites pas rapidement, nous serons obligés d'aller brûler des pneus devant le très bel hôtel de la sous-préfecture de Bellac, comme l'ont fait les bretons qui ont obtenu effectivement gain de cause.

## **Mme LARIVAILLE**

Bien, nous avons compris le message. Monsieur THILLET.

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

Bonsoir Messieurs, Dames. Didier THILLET, Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées.

Je vais répondre à Madame PEROL-DUMONT qui est très gentille lorsqu'elle dit que, lorsqu'elle prend son billet de train, elle voit l'axe central et vous n'avez rien au milieu ; c'est vrai, ça, nous l'avons constaté aussi à Châteauroux. Néanmoins, elle est pour le Poitiers – Limoges, c'est-à-dire une petite arête de poisson qui part de l'arête centrale et qui vient à Limoges.

Nous, nous avons instauré, il y a maintenant 3 ans, un projet qui a le même avantage que le Poitiers – Limoges, c'est-à-dire de mettre Limoges à 2 heures de Paris, mais par l'axe central et non pas par une bricole de 120 kms entre Poitiers et Limoges.

Nous sommes complètement solidaires des gens du Limousin parce que Limoges, dans notre projet, serait automatiquement à 2 heures de Paris, projet qui désenclaverait 3 millions d'habitants alors que, là, vous allez en désenclaver à peu près 900.000.

Pour les gens de Bellac où nous sommes ce soir et les gens du Dorat, je vous rappelle que, pour prendre le TGV à Limoges, pour aller à Paris, vous seriez plus près de Limoges que de Poitiers, que ce soit en TER ou en voiture. C'est simple, il suffit de regarder l'excellente carte faite par l'excellent organisme Réseau ferré de France : je ne connais pas le kilométrage d'une ville à l'autre, mais, schématiquement, je vois Le Dorat et Bellac, c'est plus près de Limoges que de Poitiers. Je ne vois pas pourquoi il y aurait ce barreau qui mettrait, certes, Limoges à 2 heures de Paris ; vous, ça vous rallongerait le parcours, soit en TER, soit en voiture alors qu'en passant par Châteauroux, vous avez le même résultat.

D'accord, Monsieur ROUSSEAU vous dira « ça coûte plus cher, vous avez le pont sur la Loire », mais si on nous sort le pont qu'ils ont fait sur la Moselle, qui est un superbe ouvrage, certains peut-être d'entre vous l'ont vu à la présentation à Limoges, ce n'est pas le problème de la traversée de la Loire qui va empêcher la construction d'une ligne à grande vitesse pour relier Limoges en passant par Châteauroux.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
En plus, il faut vous dire que Poitiers – Limoges, c'est une chose, mais, nous, dans notre projet, nous avons également la possibilité de desservir le Sud du département du Cher avec Bourge et, dans l'Allier, Montluçon. Ça, c'est important. Je vous le dis et je le répète, nous ne sommes absolument pas contre le fait de mettre Limoges à 2 heures de Paris, mais, où nous sommes contre, c'est l'itinéraire employé. Il faut passer par le Centre et non par Poitiers. Que les élus, les chambres consulaires disent ce qu'ils voudront, mais nous sommes convaincus que Poitiers n'a absolument rien à faire de Limoges.

### **Mme LARIVAILLE**

Monsieur THILLET, s'il vous plaît, nous vous avons entendu.

### **Mme PEROL-DUMONT**

Madame la Présidente, il faut que les gens de la Haute-Vienne puissent s'exprimer un peu ; cette réunion, elle est pour eux. Monsieur THILLET, vous l'entendez à toutes les réunions, donnez leur un peu la parole, ils sont là pour ça.

### **Mme LARIVAILLE**

Exactement, c'est ce que je me proposais de faire. Merci Monsieur THILLET. Monsieur, s'il vous plaît.

### **M. BRISSIAUD – Maire de Tersannes**

Bonsoir, Emmanuel BRISSIAUD, Maire d'une toute petite commune Tersannes, du Nord de la Haute-Vienne, le milieu tout à fait rural. Mon expérience professionnelle m'a amené à circuler dans de nombreuses villes de France et, moi, je suis à fond pour le barreau TGV Poitiers – Limoges parce que je viens de la ville de Rennes et je sais que le TGV, c'est un formidable levier de développement pour les villes qui en bénéficient.

Le Monsieur de tout à l'heure, je n'ai rien contre, je n'ai rien contre Châteauroux, je n'ai rien contre Orléans, ils sont très gentils, mais je ne vois pas pourquoi, moi, j'irai défendre les gens d'Orléans et de Châteauroux ; moi, je suis de la Haute-Vienne, je défends la Haute-Vienne et je suis à fond pour défendre les positions prises par les élus de la Haute-Vienne.

Pour moi, la liaison Paris – Limoges – Toulouse avait une justification dès lors qu'elle débouchait sur Toulouse. Dès lors que Toulouse a décidé de passer par Bordeaux pour relier Paris, cette ligne est morte. Elle est morte, chacun se débrouille.

Quand on dit que Poitiers n'a rien à faire, moi, je suis désolé, il y a beaucoup d'étudiants de ma génération qui allaient soit à Limoges, soit à Poitiers pour faire leurs études. Moi, je suis à 15 kms de la frontière du Limousin et du Poitou ; nous

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
avons autant de liaisons sur Montmorillon et Poitiers que sur Limoges ; les uns vont sur Montmorillon et Poitiers, les autres vont sur Bellac et Limoges parce que, traditionnellement, ils étaient plutôt tournés vers un côté plutôt que l'autre, mais ça n'a rien à voir avec Châteauroux.

## **Mme LARIVAILLE**

Nous vous avons également bien entendu, Monsieur. Monsieur BERTRAND, que nous connaissons aussi et, ensuite, j'aimerais bien que l'on parle un petit peu des options de passage parce que vous êtes concernés par le sujet. Il y aura aussi à parler du TER puisque le thème a été abordé. Allez-y, Monsieur BERTRAND.

## **M. BERTRAND – Association ALTRO**

Guillaume BERTRAND de l'Association ALTRO qui est pour la défense de la transversalité. Je peux dire aussi que j'ai mes attaches familiales autour de Bellac et j'ai une longue expérience de l'utilisation de la gare de Bellac.

Ce que je voulais dire, c'est que, en fait, moi, je n'ai pas envie d'opposer non plus les projets les uns aux autres. Ce que je pense, c'est qu'il faut voir en premier lieu l'intérêt des usagers. En politique, j'ai l'impression que, souvent, vous imposez des trucs qui tombent un peu d'en haut et que le citoyen doit accepter.

Moi, ce que je trouve intéressant, c'est d'avoir une réflexion globale sur « quels sont les besoins des limousins ? ». Le barreau Limoges – Poitiers, je trouve que c'est quand même une idée intéressante parce que c'est une première amorce de ce que je défends, la transversalité ; au niveau d'ALTRO, nous défendons ça.

Je pense qu'il y a eu beaucoup de déclarations et de prises de position qui ont regardé beaucoup Paris, mais je constate que, ce soir, il y a une évolution parce qu'il y a beaucoup de gens qui ont évoqué la transversalité, je crois qu'il y a une progression là-dessus. Je pense que les limousins sont aussi privés beaucoup de ces relations-là. Je me rappelle qu'il y avait un Limoges – Nantes, qui circulait, qui s'arrêtait en gare de Bellac ; il ne circule plus parce que la ligne Poitiers – Nantes a été supprimée. Là, il y a vraiment un intérêt à penser à ça.

Il y a la transversalité, donc liaison Bordeaux – Limoges – Nantes – Poitiers – Limoges – Lyon parce que, faire Bellac – Lyon, j'imagine le voyageur qui va se pointer à la gare de Bellac, qui demande un billet pour aller à Lyon, on le fait passer par Poitiers – Massy – Palaiseau ; c'est vrai qu'il faut aussi penser à cette transversalité.

Le deuxième point, c'est effectivement l'intermodalité. Je trouve que c'est intéressant d'utiliser les gares actuelles comme des points d'échange. Si les investissements ont la chance de bénéficier au barreau Limoges – Poitiers, je pense qu'il ne faudra pas oublier la ligne centrale parce que c'est très intéressant d'avoir des relations de qualité vers Les Aubrais, vers Toulouse. Il ne faut pas profiter de dire « maintenant, le gros du trafic va passer par Poitiers, il faut abandonner ces lignes-là » parce que c'est justement là qu'on favorise les oppositions ; le Limousin a aussi besoin d'aller vers le Centre de la France et vers Toulouse. Moi, ce qui me dérangerait beaucoup dans le projet du barreau Limoges – Poitiers, c'est qu'on fasse du Limousin un cul de sac

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public parce qu'il faut aussi penser au débouché vers Toulouse. Il y a notamment un train qui s'arrête la nuit à Limoges, qui est le « Talgo », qui va jusqu'à Barcelone, est-ce que l'on peut imaginer de pouvoir répondre aux besoins globaux du Limousin.

Et puis, un petit point qui est intéressant aussi d'aborder à Bellac, c'est celui de la mixité parce que, pour justifier une ligne du Massif Central, le barreau Limoges - Poitiers, nous parlons d'une voie unique entre Poitiers et Limoges, mais ça serait bien aussi de réfléchir à la liaison vers Nantes, mais aussi à la possibilité d'y faire passer du trafic fret, quand nous voyons la densité des camions. La France manque d'un axe central pour être traversée d'Est en Ouest à ce niveau-là. Merci.

## **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur BERTRAND. Monsieur ROUSSEAU.

## **M. ROUSSEAU**

Juste deux choses : je ne peux que me féliciter d'entendre le contexte d'unanimité aujourd'hui, ce qui n'a pas toujours été le cas. Un exemple que nous pouvons citer, c'est le TGV Rhin - Rhône qui rentre en phase de construction. Or, le TGV Rhin - Rhône, quand il a été inscrit au schéma des lignes à grande vitesse en 1992, une Association de soutien s'est constituée qui était quand même transverse à toutes les formations politiques, qui associait les socio-économiques et qui n'a pas cherché à ergoter sur telle ou telle formule. Ils se sont accrochés à un dispositif, ils l'ont soutenu à travers toutes les variations de la vie politique et ils sont arrivés à ce que, maintenant, on rentre dans la phase de la construction. Je crois que, là-dessus, l'exemple du Rhin - Rhône est absolument typique : ne pas se poser d'état d'âme par rapport à un tracé, faire un choix ; après, sur un projet comme ça, je pense que c'est vraiment un choix d'aménagement du territoire où il doit être possible que tout le monde travaille dans le même sens. Ça, c'est rassurant pour nous.

Je voulais aussi dire, par rapport aux questions qui se posent par rapport à l'axe traditionnel, que les investissements de RFF au cours des 3 dernières années, ceux qui se terminent par ceux que j'évoquais dans la Creuse, c'est un montant de 265 millions d'euros sur 3 ans. Je voudrais simplement rapprocher ce chiffre du montant global sur l'ensemble du réseau des investissements de RFF qui est de 970 millions par an. Sur l'ensemble des lignes qui sont traitées, nous mettons 970 millions sur ce seul axe. Pour le pérenniser pour 20 ou 30 ans, il y a eu 265 millions d'euros d'investis. Je crois que, là, ça montre la volonté de poursuivre en parallèle un schéma à grande vitesse qui a une vocation et de ne pas abandonner l'axe central.

Quant au projet de Monsieur THILLET, ce sont des affrontements réguliers, mais je ne résumerai que sur une chose : il faut trouver 1 milliard de plus.

## **M. THILLET**

On le retrouverait dans les voyageurs.

**Mme LARIVAILLE**

Nous en reparlerons Monsieur THILLET.

**M. THILLET**

Nous sommes dans un débat public.

**Mme LARIVAILLE**

Nous sommes dans un débat public, mais nous sommes un groupe.

**M. THILLET**

Il faut bien que vous sachiez que la rentabilité faite par le projet Poitiers – Limoges se fait uniquement par l'assèchement de l'axe central au niveau des voyageurs. Ce n'est pas la rentabilité de la population de Limoges et des quelques départements qui vont accompagner autour de Limoges, c'est tout simplement l'assèchement des voyageurs de la ligne centrale. Il faut bien que vous gardiez ça à l'esprit.

Sur Poitiers – Limoges, ils annoncent 2,1 millions – 2,2 millions de voyageurs avec 751.000 personnes de population et, côté Châteauroux, nous pouvons arriver à 3 millions de voyageurs.

**Mme LARIVAILLE**

Monsieur THILLET, Monsieur SALIN va vous répondre sur ce point.

**M. SALIN**

Il y a une réponse en 2 temps. La rentabilité d'un projet, c'est ce qu'on gagne sur ce que ça coûte. Nous avons pris le parti d'avoir un projet que nous avons appelé réaliste. Pourquoi ? Parce que ce projet valorise un réseau qui va se mettre en place, c'est-à-dire que, pour avoir tous les bénéfices que l'on a évoqués tout à l'heure, cela nécessite un investissement de 1,15 à 1,3 milliard d'euros parce que nous nous connectons sur la LGV Sud Europe Atlantique et nous n'avons que 90 à 115 kms de ligne nouvelle à faire, et nous gagnons une heure. Parmi les projets de LGV, c'est un des meilleurs ratios. Nous avons un investissement moindre et nous avons une population qui va bénéficier de ce projet.

Monsieur THILLET fait un amalgame entre une population totale et une population qui pourrait prendre le train.

**Mme LARIVAILLE**

Nous nous arrêtons. Je voudrais dire que nous avons organisé un échange particulier entre Monsieur THILLET et RFF, nous travaillons donc dans ce cadre-là avec Monsieur THILLET, point. Monsieur, vous avez la parole.

**M. BEUCOURT**

Alain BEUCOURT, je suis chef d'entreprise à Bellac et je suis un gros utilisateur du TGV. Il y a 30 ans, Monsieur THILLET aurait bien fait de se réveiller parce que nous allions tous prendre le train à La Souterraine parce que nous n'avions pas d'autre solution. A partir du moment où nous avons eu une solution, c'est que nous sommes allés prendre le train à Poitiers parce qu'il nous emmène à Lille, à Bruxelles, à Londres. Je ne sais pas si le train de Monsieur THILLET nous emmènera jusqu'à Lille quand nous serons à la gare d'Austerlitz.

Pour soutenir ce projet, et nous sommes beaucoup de chefs d'entreprise à utiliser le TGV, nous allons chercher notre billet à la gare de Bellac. Je dirais à tous les utilisateurs du TGV qui partent de cette Région de Bellac d'aller chercher leur billet à la gare de Bellac pour soutenir le projet et, après, nous irons le chercher à Limoges.

**Mme LARIVAILLE**

Bien. Y a-t-il des questions sur le TER ? Monsieur.

**M. GILLET**

Francis GILLET, agent SNCF depuis 33 ans, et je suis au TER sur Limoges. Beaucoup de choses me font bondir un petit peu. Dans tous ces projets, nous parlons de prendre le TGV à Limoges parce que, d'après ce que j'ai cru comprendre, de Limoges à Poitiers, il n'y aurait pas d'arrêt ; vous m'arrêterez si je dis une erreur.

Ce que je voudrais bien savoir, avec le TER, c'est le temps que les voyageurs de Bellac ou de Dorat mettront pour faire le trajet de Bellac à Limoges. Ce trajet-là, en TER, il faudra quand même le rajouter aux 2 heures de trajet de Limoges à Paris. Est-ce qu'il ne serait pas plus judicieux de faire un arrêt, une gare TGV qui serait au milieu du parcours ; comme ça, ça raccourcirait quand même le trajet des voyageurs qui seraient de Bellac, Le Dorat, même Montmorillon ; le trajet avec cette gare intermédiaire serait quand même beaucoup plus avantageux que de faire Bellac ou Le Dorat - Limoges et, après, repartir sur 2 heures parce que, ce que nous allons faire, ça sera 2 heures plus 25 minutes pour faire Bellac - Limoges, soit 2 heures 25. Si vous passez, pour l'instant, par Limoges - Poitiers - Bellac, nous ne mettons guère plus. Je pense qu'il serait peut-être plus judicieux de faire, sur cette portion, une gare. Pour Bellac, Montmorillon, Le Dorat, nous pourrions arriver à centrer une gare à milieu de parcours. Merci.

## **Mme LARIVAILLE**

Monsieur SALIN.

## **M. SALIN**

J'utilise assez souvent cette ligne Limoges - Poitiers. Quand le projet de modernisation sera mis en place, j'ai parlé tout à l'heure d'un équivalent de 15 allers et retours, donc il y aura des allers et retours qui seront Limoges - Poitiers, mais il y aura aussi des dessertes qui desserviront les gares intermédiaires. Avec les fréquences et les temps que l'on aura, quand nous serons à Bellac, nous aurons peut-être plutôt intérêt à aller directement sur Poitiers, plutôt que de redescendre à Limoges et repartir.

Ce que je constate simplement, c'est que nous aurons un équivalent de 15 allers et retours. Nous aurons un temps qui passera de 2 heures actuellement à 1 heure 30. Je n'ai pas le schéma de desserte parce qu'il n'est pas encore défini, mais je pense qu'il sera beaucoup plus facile à Bellac, si on veut prendre un TGV, d'aller sur Poitiers et, de là, prendre un TGV parce que ça sera un véritable corridor entre Bordeaux, Poitiers et Paris.

Concernant les gares intermédiaires, notamment, la question s'est posée sur le débat public de Bordeaux - Toulouse de faire une gare intermédiaire entre Toulouse et Agen, par exemple, et nous nous sommes aperçus que ce n'était pas la bonne solution parce que nous ne cumulons pas les avantages. Il vaut mieux faire des gares dans les grandes agglomérations régionales et travailler autour de l'intermodalité, donc la possibilité de prendre plusieurs modes de transport, par exemple, TGV TER, TGV cars, TGV bus. Il vaut mieux desservir les grandes métropoles régionales et valoriser l'existant ; par exemple, le CIEL, il y a un très bon outil à Limoges. Poitiers va se doter d'un outil similaire. Les Régions, les Conseils Généraux, les villes travaillent l'intermodalité. Il y a des choses à valoriser. Nous nous apercevons, dans la pratique, qu'il vaut mieux utiliser ces grandes gares plutôt que de créer une gare qui est au milieu de nulle part, qui ne dessert pas forcément bien les deux villes. Ça, c'est le fruit de l'expérience.

## **M. GAUCHON**

Juste 2 mots pour apporter quelques précisions : je suis un utilisateur. Ne disons pas que si Poitiers est plus près, Limoges serait mieux. Un exemple : il y a 10 ans ou 15 ans, quand je prenais le TGV à Poitiers, je mettais une demi-heure pour y aller en voiture, nous pouvons aussi y aller par le train, mais il faudrait que vous amélioriez la ligne ; c'est ce qui s'appelle une solution.

Aujourd'hui, pour aller prendre le TGV à Poitiers, il faut une heure et demie. Par contre, s'il y a un TGV qui part de Limoges, il nous faudra une demi-heure pour aller à Limoges.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Pour ce qui est des gares intermédiaires, quand je choisis mon train pour monter à Paris, je ne prends pas celui qui s'arrête le plus souvent, je prends le plus rapide. Je ne citerai pas de nom, mais je ne prends pas celui qui ne s'arrête pas très loin de Poitiers. L'utilisateur, il cherche la liaison la plus rapide.

### **M. SALIN**

La plus rapide en fonction de son cas personnel et je pense qu'avec les fréquences qui seront offertes sur le TER, chacun pourra trouver, en fonction de ses besoins, la solution qui lui est la plus adaptée puisque nous aurons un temps qui sera nettement diminué et nous aurons un effet fréquence important.

### **Mme LARIVAILLE**

Bien. Merci. Madame.

### **Mme JARDEL**

Je rappelle quand même que les travaux sur la ligne Poitiers – Limoges, ça a déjà été dit, sont en train de se faire, sont en cours et donc, cette ligne TER va être extrêmement valorisée. Effectivement, il n'y aura pas de gare centrale à Bellac, il ne faut pas rêver, ça ne servirait plus à rien d'avoir un TGV s'il devait s'arrêter à Bellac.

Par contre, je suis un petit peu plus au Nord de Bellac, étant au Dorat, et je vais à Paris, bien évidemment, en passant par Poitiers ; je prends le TER pour aller jusqu'à Poitiers et je prends un train qui m'amène à Paris le plus rapidement possible. Ce sera donc encore mieux parce que le TER va être amélioré, je gagnerai du temps. Je pense que, évidemment, il ne faut pas de gare centrale et vive la liaison Limoges – Poitiers.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci. Monsieur.

### **M. DUPRAT**

Olivier DUPRAT, habitant de Vaulry. Je voulais répondre à Madame JARDEL là-dessus. Il y a quelque chose que je ne comprends pas : pourquoi il n'y aurait pas une gare desservie à Bellac, entre Poitiers et Limoges ? Je vais vous expliquer pourquoi, parce que je suis natif de Ruffec et, entre Angoulême et Poitiers, Ruffec est desservi. Le TGV s'arrête une minute, mais il s'arrête. Donc, à Bellac, il pourrait y avoir un arrêt TGV. Je ne vois pas pourquoi entre Poitiers et Limoges il n'y aurait pas un arrêt TGV.

Sinon, ce qui va se passer, c'est que les bellachons vont être obligés de descendre à Limoges pour prendre le train, ou monter à Poitiers, ou alors prendre le TER ; je pense qu'il n'y a pas beaucoup d'évolutions.

Bellac, le 30 novembre 2006

## **M. ROUSSEAU**

C'est Naji qui va répondre sur l'intérêt d'une gare, mais je connais très, très bien le dossier Ruffec puisque les arrêts à Ruffec, je m'en suis occupé dans une vie antérieure. Vous savez comme moi qu'il n'y a qu'un aller - retour par jour qui s'arrête à Ruffec dans une gare existante. Tout à l'heure, la comparaison que nous faisons, l'ambition qu'a le Conseil Régional est de développer sur la ligne TER l'équivalent de 15 allers et retours, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas forcément 15 trains de bout en bout, il y aura des trains de versant, c'est-à-dire des trains desservant Le Dorat, Bellac et, à l'envers, Limoges, des trains, quand il y en a besoin, desservant Montmorillon, Lussac et allant vers Poitiers.

Un des atouts du TGV, il ne faut pas l'oublier, ce n'est pas seulement l'effet vitesse, c'est l'effet fréquence. Si la ligne TER donne les fréquences et le dispositif qui permet d'accéder au maximum de TGV, c'est quand même plus performant parce que la desserte de Ruffec, je vous l'accorde, elle a l'avantage pour la population de Ruffec, mais c'est quand même un dispositif limité, vous me l'accorderez.

## **Mme LARIVAILLE**

Merci.

## **M. DUPRAT**

Je voulais quand même vous signaler que, entre Limoges et Poitiers, il y a une gare principale, c'est quand même Bellac. Une minute d'arrêt à Bellac, ça serait tout à fait possible sur la durée. Le TER, ça ne changerait pas grand-chose.

## **M. RIZK**

Techniquement ou fonctionnellement parlant, comme l'exemple que vous prenez sur la ligne classique actuelle à Ruffec, nous ne rentrons pas d'une ligne nouvelle à grande vitesse en gare existante sans consommer beaucoup plus qu'une minute. Il faut un raccordement de 3 à 5 kms avant de rentrer en gare existante, 3 à 5 kms pour en sortir. Nous allons, en gros, perdre 5 minutes plus le temps d'arrêt de 2 minutes.

Indépendamment de ça, si nous prenons l'exemple de la future LGV Sud Europe Atlantique, vous savez très bien qu'elle ne s'arrêtera pas à Ruffec pour les raisons que je viens d'évoquer. En fait, le pas que nous faisons généralement entre deux gares successives de ligne à grande vitesse est de l'ordre de 100 kms, en fait. Comme entre Poitiers et Limoges, nous avons déjà cette distance d'une centaine de kilomètres qui se prête bien à la donnée que nous avons pour le projet, nous avons choisi de rester dans ce que fait un TGV d'habitude, pour sauver le temps et diminuer l'impact au sol des entrées en ville. Imaginez qu'on veuille entrer en gare actuelle et améliorer la

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public gare actuelle de Bellac là où nous sommes, vous voyez ce que ça fait dans le paysage et ce que ça fait en impact.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci. Monsieur a demandé la parole.

### **M. BROUILLE – Vice-président du Conseil Général de la Haute-Vienne**

Bernard BROUILLE, Vice-président du Conseil Général et suppléant de Madame PEROL-DUMONT. Je voulais simplement dire qu'il ne faut pas griller les étapes. Aujourd'hui, nous sommes à une réunion publique sur un projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, et que nous aurons, d'après ce que j'ai pu comprendre et ce qu'a dit Monsieur SALIN, 6 ans pour peaufiner le projet après, dès l'instant où vous aurez donné votre accord, je l'espère, Madame, et l'ensemble du Limousin est tout à fait d'accord pour que ce projet existe dans les meilleurs délais.

Je crois même que, si, en 1991, on avait écouté ce que disait Monsieur SALIN tout à l'heure, nous n'en serions peut-être pas là, nous en serions peut-être au moment où on poserait déjà les rails. A ce moment-là, nous étions très peu nombreux, nous n'avions pas l'unanimité, c'est vrai, mais, aujourd'hui, nous avons l'unanimité complète de l'ensemble du Limousin, que ce soit des élus ou que ce soit les Chambres Consulaires, et je pourrais même ajouter les habitants du département de la Haute-Vienne.

Je crois que, ce qui est intéressant, c'est de ne pas perdre trop de temps pour savoir si on va s'arrêter au Dorat, à Bellac, à Bessines ou ailleurs. Ne perdons pas de temps là-dessus, voyons d'abord si nous sommes d'accord sur ce projet de barreau à grande vitesse Poitiers – Limoges. Voilà ce qui est important.

Je voudrais simplement dire que Monsieur THILLET a largement débattu depuis les premières réunions ; il est là pour dire toujours la même chose. En fait, ça ne nous dérange pas qu'il parle, c'est un débat public, mais je puis simplement vous dire que les limousins, cette fois, ils sont tout à fait prêts à se battre ardemment pour que nous ayons enfin le désenclavement routier et, bientôt, j'espère, le désenclavement ferroviaire.

Je voudrais simplement dire une chose aux gens de Bellac : j'espère qu'au moment effectivement où nous aurons cette ligne TGV Limoges – Poitiers, nous aurons une deux fois deux voies qui fera Bellac – Limoges.

### **Mme LARIVAILLE**

Madame PEROL-DUMONT.

### **Mme PEROL-DUMONT**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Brièvement, tout d'abord, j'observe que nous avons, il y a quelques années, une ligne très performante, effectivement, qui était le Capitole, et que le début de la fin du Capitole, ça a été lorsqu'on a voulu faire des arrêts partout. Il ne faut pas opposer une liaison à grande vitesse avec les dessertes locales, ce sont deux dossiers complémentaires, mais complètement différents et pas concurrentiels. Ce n'est pas parce que nous sommes pour cette ligne-là que nous sommes pour abandonner les dessertes locales et que nous ne sommes pas pour continuer à nous battre pour qu'effectivement, RFF continue le travail engagé d'amélioration de l'axe historique. Il y a déjà un certain nombre de passages qui ont été effacés, Messieurs, il faudra continuer et soyez assurés que nous serons tous très vigilants à ce que vous ferez là.

La Région Limousin, de son côté, et la Région Poitou - Charentes travaillent à une amélioration de la ligne TER entre Limoges et Poitiers et, parallèlement, bien sûr, les autres collectivités et singulièrement le Conseil Général feront leur boulot en terme d'organisation de rabattement, avec les transports qui nous incombent, c'est-à-dire les transports par cars.

Je crois qu'il faut arrêter de vouloir s'opposer à la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges ; une ligne à grande vitesse, ça ne s'arrête pas partout, par essence même. Je pense qu'il est illusoire, Monsieur, de vouloir imaginer qu'une ligne à grande vitesse peut s'arrêter à Bellac, mais il faut qu'il y ait à Bellac des arrêts avec des lignes TER, car s'imaginer la grande vitesse s'arrêtant à Bellac puis à Lussac, c'est un non-sens absolu.

#### **M. THILLET**

Donc le projet n'apporte rien à Bellac.

#### **Mme PEROL-DUMONT**

Enfin, Monsieur, ici, nous avons un peu plus d'hauteur de vue que vous. Nous savons, nous, que Bellac, ce n'est pas une enclave. Bellac, ça fait parti de la Haute-Vienne, qui fait parti du Limousin, qui fait parti de la France, qui fait parti de l'Europe et ce qui est bon pour la Haute-Vienne, ce qui est bon pour le Limousin, c'est bon pour Bellac parce qu'à l'époque de la mondialisation, que l'on peut contester par ailleurs, mais qui est là, nous savons bien que nous ne mettons pas des barrières Vauban et que Bellac ne se sauvera pas tout seul. Voilà Monsieur la conviction des habitants de ce territoire.

#### **Mme LARIVAILLE**

Merci Madame. Il y a 2 mains qui se lèvent. J'aimerais bien que l'on passe à l'autre sujet qui est les caractéristiques du projet. Nous sommes sur le thème des options de passage, je crois qu'il faut parler des options de passage. Monsieur THEPIN, allez-y.

**M. THEPIN**

Bonsoir. Moi, je suis de Limoges et je sais que je vais encore faire frémir certaines personnes, mais je suis contre ce barreau-là pour plusieurs raisons.

D'abord, vous avez fait le choix du tracé Centre.

**Mme LARIVAILLE**

Non, justement.

**M. THEPIN**

Laissez-moi parler s'il vous plaît. On a fait le choix du tracé Centre, on ne le sait pas, c'est peut-être le trajet Nord, donc ça va peut-être passer par Montmorillon ; ça peut être aussi le tracé Sud, ça va passer par Confolens. Dans tout ça, les gens demandent une gare à Bellac. Pourquoi les gens de Montmorillon ne demanderaient pas aussi une gare et un arrêt TGV de la même façon parce que le problème, il est là. Il faut savoir que, dans ce territoire, ici, de Bellac, il faudra aller soit à Poitiers, soit à Limoges pour prendre un TGV, il n'y a pas d'autre solution.

Maintenant, je suis pour le projet de l'Association de Monsieur THILLET. Pourquoi ? Parce qu'il met lui-même aussi Limoges à 2 heures de Paris.

Moi, je suis allé à la réunion à Guéret, je suis allé à la réunion à La Souterraine. Qu'est-ce que j'ai entendu là-bas ? Qu'ils n'en voulaient pas. Il y a eu le Sénateur, le Député Maire, un certain nombre de personnes. Comme il faut que tout le monde soit uni, il va bien falloir à un moment payer, et vous croyez que le Conseil Général de la Creuse va accepter de donner des sous pour ce projet-là ?

**Mme LARIVAILLE**

Vous abrégez un peu ; les comptes-rendus de la réunion sont sur le site de la Commission.

**M. THEPIN**

Je sais. On est en train de dire un certain nombre de choses. Est-ce que vous croyez aussi que les creusois vont accepter qu'au niveau du Conseil Régional, ils paient aussi sur ce projet-là ? Moi, je n'y crois pas.

Je voudrais revenir aussi à un truc que je trouve proprement scandaleux, c'est de dire que, si on n'a pas de TGV, la Région est morte. Ça veut donc dire que, dans 10 ans, si on a le TGV, au mieux, la Région va mourir, alors que, dans d'autres réunions, on

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public nous a dit qu'il n'y avait aucune relation avec le développement économique et le TGV.

**M. SALIN**

Non, non.

**M. THEPIN**

C'est vous-même qui l'avez dit Monsieur SALIN, vous ne pouvez pas dire le contraire, et que ce n'était que les gens qui étaient les acteurs économiques et politiques qui permettaient de développer, mais ce n'était pas le TGV qui amenait quelque chose. Regardez les comptes-rendus, c'est marqué.

**Mme LARIVAILLE**

Nous allons demander à Monsieur SALIN ce qu'il a dit.

**M. SALIN**

J'ai dit que le TGV était un catalyseur de projets. Si on ne met qu'une ligne de TGV et qu'on ne met pas de projets autour, il n'y aura rien. Un TGV est un catalyseur qui permet de mettre en place des projets, qui permet le développement. C'est ça que nous avons dit.

Monsieur THEPIN, je voudrais vous faire remarquer que, sauf erreur de ma part, et il doit y avoir une délibération sur le site de la CPDP, l'Association des Maires de la Creuse a pris une délibération dans le sens du projet de ligne à grande vitesse avec une réserve concernant l'amélioration de l'axe classique.

**M. THEPIN**

Ils ont pris la délibération bien après les réunions de Guéret.

**M. SALIN**

Oui, mais ça veut dire qu'il y a une évolution.

**M. THILLET**

Ils étaient contre aux réunions et, après, ils ont signé le truc.

**Mme LARIVAILLE**

S'il vous plaît, nous avons enregistré ce qui s'est dit.

**M. SALIN**

Voilà donc quelques éléments importants.

**Mme LARIVAILLE**

Madame.

**Mme MARTINEAU - Conseillère Municipale de la ville de Limoges**

Béatrice MARTINEAU, Conseillère Municipale à Limoges, je suis donc aussi de Limoges. Il y a beaucoup de sujets sur lesquels Madame PEROL-DUMONT et moi-même avons été et serons encore opposées. Mais il y a un sujet sur lequel, il faut que le public le sache, que nous sommes parfaitement unies quels que soient nos bords politiques. Comme elle l'a dit très justement tout à l'heure, il y a beaucoup de Régions qui peuvent aussi demander des TGV et si, nous ne nous unissons pas aujourd'hui pour demander ce TGV, nous ne l'aurons jamais mais d'autres l'auront. Contrairement à ce que vient de dire Monsieur, c'est bien un catalyseur de projets. Après, à nous, ici, politiques, de relever le défi et d'avoir des projets pour notre Région, mais sans le TGV, c'est sûr, comme l'a dit Monsieur TARNEAUD, la Région s'étiolera peu à peu car d'autres auront pris les places que nous pouvons offrir aux entreprises et aux personnes qui voudront venir chez nous.

Il faut que le public le sache, droite ou gauche, nous sommes parfaitement unis pour avoir ce barreau Limoges – Poitiers qui est primordial pour notre Région.

**Mme LARIVAILLE**

Bien. Est-ce que le public peut s'exprimer parce que c'est vrai que, pour l'instant, nous avons entendu beaucoup d'élus et, moi, j'aimerais bien que le public s'exprime un petit peu.

**M. MARTIN**

Jean MARTIN, retraité à Bellac. Ce que je regrette dans ce débat, c'est qu'on entend presque uniquement les gens qui sont pour ce projet. Moi, j'aime bien entendre les contrepoints. Ça permet de se faire une idée. Si tout le monde va dans le même sens, ce n'est pas la peine de faire un débat. Si on ne laisse pas parler les gens qui ont un avis opposé, pas de débat.

**Mme LARIVAILLE**

Nous les laissons parler, Monsieur. Monsieur THILLET, nous allons faire le décompte de vos temps de parole au cours du débat. Croyez-moi, vous battez les records. Oui, Monsieur.

**M. PETIT**

Patrick PETIT, j'habite à Bellac. Je croyais que c'était une réunion de proximité, donc, moi, je suis très intéressé par les lignes TGV. J'ai compris qu'il y avait unanimité sur la nécessité d'un barreau. Il y a 3 possibilités, il y en a un qui passe pas loin d'ici, et je croyais que la particularité de ce débat, c'était de parler de cet aspect-là. Alors, si on pouvait y venir, ça serait très bien.

**Mme LARIVAILLE**

Vous avez tout à fait compris, c'est effectivement sur ce point-là que j'insistais tout à l'heure, en disant « nous avons beaucoup parlé de l'opportunité, essayons de parler des caractéristiques des options de passage ». La parole est à vous, si vous avez des opinions à exprimer, des questions à poser.

**M. CLAVET**

André CLAVET, bellachon. Pour ce qui est du choix du barreau, autant le dire à tout le monde, il n'y a qu'une personne qui choisira, ce sera le Ministre en exercice à ce moment-là. Quoi que nous ayons dit avant, ce sera le Ministre qui choisira, comme ça se fait dans toutes les enquêtes publiques d'importance, c'est soit le Conseil Général, soit le Conseil Régional, soit le Ministre, soit l'Europe. Monsieur BUR avait eu la précaution, à la première réunion à Limoges, de nous expliquer que le débat public, c'était une nouvelle forme d'enquête publique, on donne notre avis, tout le monde donne son avis et, à la fin, il y en a un qui tranche ; c'est quand même ça.

Le plus surprenant, c'est que je me rends compte que, si nous n'avons pas de haute vitesse pour aller de Limoges à Paris, nous n'aurons plus d'entreprise. Alors, c'est peut-être que la SNCF et RFF sont en train de nous inventer un TGV qui va transporter des matières premières pour qu'on construise des entreprises. Si ça existe, dites-le moi.

**M. SALIN**

Nous allons vous faire une réponse en 2 temps : à l'issue du débat public, le 18 décembre, Madame la Présidente l'a dit, la CPDP et la CNDP remettront un compte-rendu et un bilan, et RFF, à l'issue de ces 2 mois, aura 3 mois pour prendre sa décision, 3 mois maximum. La décision est prise par le Conseil d'Administration de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Réseau ferré de France. A la suite, si Réseau ferré de France décide de poursuivre le projet, un processus d'étude sera engagé. Ces études donnent lieu à des phases et c'est là que le Ministre intervient par le biais de décision ministérielle, notamment à la fin des études préliminaires. Naji pourra développer cette phase, mais la décision de faire, de continuer ou de ne pas faire est prise par le Conseil d'Administration de RFF à l'issue du débat public.

## **M. RIZK**

En fait, concrètement, Monsieur, comme l'a dit Sylvestre, à l'issue du débat, chez Réseau ferré de France, le Conseil d'Administration décidera de poursuivre ou pas les études et de quelle façon.

Par exemple, il peut décider d'étudier deux couloirs sur trois ou les trois sur trois, de les approfondir ou un seul, ou de ne rien étudier, comme l'a dit Madame la Présidente.

A l'intérieur d'un couloir, nous allons étudier différents fuseaux de 1.000 mètres de passage ; ils sont très larges actuellement et, sur l'éclairage que nous fournirons au Ministère, nous allons solliciter du Ministère le choix d'un fuseau qui paraît être le meilleur parmi différents fuseaux de 1.000 mètres de largeur à l'intérieur d'un couloir rouge, ou bleu de ce soir. C'est là qu'intervient seulement la décision ministérielle pour aller à la suite des études, pour passer à l'enquête publique.

En fait, soyons clairs, le Ministre décide, mais Réseau ferré de France est aussi un établissement public ; l'Etat est fait d'hommes et de femmes, et Réseau ferré de France est fait d'hommes et de femmes, donc ça ne tombe pas d'un jour au lendemain comme ça. C'est fait en concertation continue avec les acteurs du terrain : les habitants, les associations ; nous rendons compte aussi au Ministère et au Ministre de toute la concertation qui aurait eu lieu entre-temps.

## **Mme LARIVAILLE**

Bien. Monsieur, c'est toujours sur l'opportunité du projet ?

## **M. GUERIN**

Non, non, pas du tout.

## **Mme LARIVAILLE**

Très bien.

## **M. GUERIN**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Bonjour. Je m'appelle Pierre GUERIN, je n'interviens pas pour une entité quelconque, je vous ai écouté, j'essaie simplement d'apporter un petit peu de raisons, si c'est possible.

J'ai regardé les trois projets de tracé et j'ai écouté avec attention ce qu'a dit Madame la Député, Madame PEROL-DUMONT. Je crois qu'il y a un point fort qu'il faut souligner, c'est que ce barreau trouvera sa justification à partir du moment où le TER lui-même sera fort. La vraie catalyse, c'est le TER qui va, en fait, valider la solution de cette liaison à grande vitesse.

Apparemment, le secteur rouge me paraît celui qui regroupe le plus de zones d'activité et, à partir du moment où le TER est bien installé, il ne faut pas que la ligne grande vitesse en soit trop éloignée. En fait, si vous voulez, quel est l'intérêt de multiplier les travaux ? Vous avez déjà des structures qui existent sur cette partie rouge et, apparemment, les coûts sont moins élevés, d'après ce que j'ai pu voir tout à l'heure.

### **Mme LARIVAILLE**

Est-ce que nous pouvons projeter la carte sur l'écran ?

### **M. GUERIN**

En fait, si vous voulez, la zone bleue, moi, ça me paraît un petit peu comme sortir un lapin d'un chapeau, il n'y a rien là. Vous allez me dire que votre TGV, effectivement, il ne s'arrêtera nulle part, mais pourquoi multiplier des structures, refaire des choses qui ne seraient peut-être pas à refaire sur le trajet actuel ?

### **M. SALIN**

Vous évoquez la possibilité d'une ligne LGV qui utiliserait la ligne TER ou le fait de pouvoir mettre à côté, dans un même fuseau, deux infrastructures ?

### **M. GUERIN**

Voilà, je raisonne de cette façon-là, j'ai peut-être tort parce que je ne suis pas un technicien de RFF, mais la logique, au niveau de l'implantation des structures et des ouvrages, ça serait peut-être plus intéressant de choisir la partie centrale. Peut-être que, psychologiquement aussi, ça serait plus rassurant pour les gens qui sont à proximité.

### **M. RIZK**

Je vais essayer de faire court, Monsieur. En fait, vous voyez bien que les idées qui sont représentées en bleu ou en vert ont des coûts inférieurs à l'idée qui est représentée en rouge. Sylvestre SALIN expliquait tout à l'heure que le bleu et le vert

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public étaient évalués à 1,15 milliard et le rouge était évalué à 1,3 milliard. Il y a bien une différence parce que la partie de ligne à grande vitesse nouvelle en bleu et en vert est plus courte que ce qui est en rouge. Il y a donc déjà une différence de coût.

Deuxièmement, pour en revenir à la question que vous évoquez, si j'ai bien compris, est-ce que l'on ne peut pas profiter, et pourquoi aller plus loin alors que nous avons une ligne TER et nous avons des structures ferroviaires qui sont là, pourquoi ne pas s'adosser dessus et les améliorer, faire quelque chose avec ? Les lignes de transport express régional ont des caractéristiques toutes autres à faible vitesse, des tracés et un type de signalisation différents techniquement. Nous pouvons imaginer, de temps en temps, venir s'adosser à côté ; cela limitera la vitesse permise, d'une part, mais cela doit être possible, géographiquement et topographiquement, pour inscrire une ligne nouvelle à côté d'une ligne existante. Ce n'est pas toujours plus facile ; parfois même très difficile.

Pour prendre un exemple frappant entre Bellac et Limoges, dans cette partie-là du tracé ou de la zone géographique, vous connaissez mieux que moi, je pense, les difficultés géographiques du site ; nous avons regardé la ligne actuelle du TER, elle a des petits rayons de courbure, elle est sinueuse et donc, il n'est pas question de faire un TGV qui circule à 110 à l'heure. Nous sommes donc complètement obligés de sortir des emprises du ferroviaire actuel, du train actuel, et de tracer une ligne nouvelle complète qui permette d'aller à 320 à l'heure au maximum.

Après, il y a parfois des aménagements possibles et c'est pour cela que vous voyez que le rouge est plus large que le bleu et le vert. Si, dans cette zone-là, nous pouvons se rapprocher éventuellement, dans certains endroits, à l'avenir, quand nous serons dans les études plus fines qu'évoquait Monsieur tout à l'heure, on ne s'empêchera pas de le faire, mais, pour l'instant, l'idée est de construire une ligne dédiée TGV, qui soit exploitée TGV aux vitesses d'un TGV.

## **M. GUERIN**

Ma question cachée, c'est plutôt l'inverse, c'est faire bénéficier le TER des avantages que vous aurez introduits avec le tracé du TGV. Comment est-ce que ça se passe en Région parisienne ? Prenez, par exemple, l'arrivée sur des gares comme Orléans ? On double, en fait, l'arrivée sur Paris avec les lignes banlieue de façon indépendante des lignes grande vitesse et ça, ça ne dérange personne. Au plan de l'emprise sur le terrain, ce n'est pas grand-chose.

## **M. ROUSSEAU**

Quand vous prenez par hasard l'exemple d'Orléans, je dirais qu'il est illustratif, mais pas dans le sens que vous évoquez, c'est-à-dire que, quand nous regardons la ligne qui va d'Orléans à Paris, c'était ça une des contraintes du système POLT, c'est qu'à partir d'Etampes qui est à 52 kms de Paris, donc à mi-chemin entre Orléans et Paris, il y a peut-être 4 voies, mais nous sommes obligés de traiter avec une certaine mixité le trafic du RER et le trafic des grandes lignes, ce que vous devez ressentir comme voyageur quelquefois quand il y a des ralentissements.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Globalement, à partir du moment où le RER ne dépasse pas 140 à l'heure, l'ensemble du dispositif est plafonné à 140 à l'heure, sur 50 kms parce que nous arrivons à de telles fréquences sur le RER, à partir des terminus de desserte au quart d'heure, que le nombre de rames pose des problèmes d'écoulement, même quand il y a 4 voies.

**Mme LARIVAILLE**

Bien. Monsieur, allez-y.

**M. PETIT**

Je m'excuse d'insister, mais je reviens sur la notion de proximité. J'ai quand même vu qu'il y a un tracé rouge, Bellac est au milieu, nous sommes dans une réunion de proximité, vous nous demandez ce qu'on en pense, on ne va pas vous dire ce qu'on pense d'une tache rouge sur une carte. Il y a des fuseaux à l'intérieur de cette tache rouge, je suppose que ce n'est pas pour un problème de desserte ou pour un problème existentiel sur les trois propositions de tracé. Quelles sont les options des études, s'il y en a eu de faites ou pas, des différents fuseaux à l'intérieur de cette tache rouge, notamment en ce qui concerne la partie centrale de cette tache rouge qui est sur Bellac, Le Dorat, etc. C'est la réunion de proximité qui nous intéresse puisque nous sommes à Bellac, nous n'allons pas parler de Saint-Benoît près de Poitiers, je pense.

**Mme LARIVAILLE**

Nous pouvons élargir quand même.

**M. PETIT**

Je suppose qu'à Poitiers, ils ont dû en parler.

**Mme LARIVAILLE**

Nous pouvons élargir quand même Bellac, Le Dorat, etc.

**M. PETIT**

Bien sûr, je dis Bellac, Le Dorat, en allant plutôt vers Limoges que vers Poitiers, je suppose, pour les gens qui sont ici, étant donné qu'il y a eu des réunions.

**Mme LARIVAILLE**

Bellac, le 30 novembre 2006

### **M. SALIN**

Il ne faut pas qu'il y ait de confusion. Nous sommes au stade du débat public, donc très en amont dans la vie d'un projet. Nous n'avons pas de tracé, mais des options de passage, c'est ce que nous vous présentons. Au niveau du débat public, nous définissons les opportunités, les grandes caractéristiques d'un projet, et nous les visualisons par ces options. Je l'ai dit dans mon exposé, une option, c'est une bande d'une dizaine de kilomètres dans laquelle pourront s'inscrire, mais beaucoup plus tard, lorsqu'ils auront été étudiés, un ou plusieurs tracés. Mais, aujourd'hui, nous n'avons pas de tracé, nous avons simplement des options de passage.

### **Mme LARIVAILLE**

Monsieur.

### **M. DUBOIS**

Bonjour. J'habite à la frontière de la Creuse. En fait, je n'ai pas été informé puisque ça s'est fait par voie de publicité de la réunion de La Souterraine, sinon, j'y serai allé. Je suis venu un petit peu par peur, parce qu'il se trouve que j'habite pile poil autour de La Croisière et, Bonan-Malan, j'ai une chance sur dix d'avoir peut-être, un jour, un futur projet TGV qui passe par chez moi. Par rapport à ça, je réagis vivement, mais je peux tout comprendre.

J'ai lu sur un de vos fascicules qu'une association ACIDDE suggérait de doubler la RN 147 ; comme la RN 147 est en projet de doublement, pourquoi ne pas utiliser cette opportunité pour justement faire une pierre deux coups ? D'abord, qu'est-ce que vous en pensez, est-ce que c'est possible ?

Et de deux, c'est vrai que, moi aussi, le projet Nord, j'ai du mal à croire que, pour aller de Poitiers à Limoges, ça passe aussi haut, surtout que le projet bleu et le projet vert fracassent des zones agricoles ; même si ça ne prend qu'un hectare pour 8 kms, c'est un bouleversement total. On oublie trop souvent qu'en France, l'agriculture est un enjeu du 21<sup>ème</sup> siècle, voire du 22<sup>ème</sup> siècle par rapport à l'accroissement de la population, donc économisons du territoire et, si nous pouvons l'économiser, est-ce que cette solution de doubler la RN 147 pourrait être envisagée parce que, même s'il n'y a pas beaucoup de villes dans ces trajets bleu et vert, je sais que vous touchez une dizaine de personnes de ma famille, rien que dans cette petite zone ; il y a beaucoup de limousins qui sont dans ce cas-là parce que les limousins, même s'ils montaient beaucoup à Paris, redescendaient aussi beaucoup. Voilà, c'était pour avoir votre point de vue.

### **Mme LARIVAILLE**

**M. SALIN**

Ce que vous évoquez, c'est la possibilité de jumeler deux infrastructures, une infrastructure routière et une infrastructure ferroviaire. C'est bien ça ?

**Mme LARIVAILLE**

Oui, plus l'agriculture.

**M. DUBOIS**

Oui, en utilisant les travaux. La largeur d'une voie TGV, c'est combien ?

**M. SALIN**

La largeur d'une voie, si vous voulez, la plate-forme, une trentaine de mètres, plus on compte 25 mètres, donc ça peut varier 80 – 100 mètres.

**M. DUBOIS**

Pour les travaux, vous devez empiéter sur quelle largeur ?

**M. SALIN**

Nous prenons 30 mètres de plate-forme en moyenne sur un terrain plat, et nous prenons 2 bandes de 25 mètres de part et tout pour faire un certain nombre de travaux qui peuvent être, après, rétrocedés pour partie.

Par exemple, de mémoire, sur la LGV Sud Est, l'emprise moyenne était de 40 mètres au total.

Concernant la possibilité de jumeler, c'est généralement le premier réflexe que l'on a, essayer de voir où nous pouvons jumeler.

Ce qu'il faut savoir, c'est qu'une infrastructure comme une LGV et une infrastructure routière n'ont pas les mêmes fonctions, c'est-à-dire qu'une infrastructure routière va essayer de desservir un certain nombre de villes, donc se rapprocher, tandis que, pour un TGV, nous essayons, nous, d'aller au plus vite, au plus droit.

La RN 147, et je parle sous le contrôle de la DRE, mais il me semble qu'une partie, selon les sections, est réalisée ou en phase de DUP, nous, nous sommes 4 à 5 ans

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public avant. Pour pouvoir jumeler des infrastructures, il faut qu'elles soient dans des pas de temps similaires. Autrement, il y en a une qui attend l'autre.

Il y a des cas où il y a eu des infrastructures qui ont été faites et la deuxième a été faite après. Par exemple, pour le contournement de Tours, la LGV a été faite et une partie du contournement autoroutier de Tours a été fait juste à côté, mais c'était sur un linéaire relativement court. Pourquoi ? Parce que les contraintes géométriques d'une LGV et d'un tracé routier sont tout à fait différentes. Nous, nous avons ce que nous appelons des rayons de courbure, c'est-à-dire que c'est le profil de la ligne. Pour être à 350 kms / heure, vitesse théorique maximum permise sur la ligne, nous sommes à des rayons de 7.000 mètres ; les rayons routiers sont beaucoup plus serrés.

Par exemple, pour la pente, un TGV, c'est 2,5 % maximum ; sur certains TGV, on peut monter à 3,5, mais, en moyenne, c'est 2,5. Sur les tracés routiers, je crois que c'est 5 %. C'est un réflexe que nous essayons d'avoir, mais ce n'est pas toujours facile.

### **Mme LARIVAILLE**

Nous allons demander tout de suite à Monsieur BOURION.

### **M. BOURION- Directeur Régional et Départemental de l'Équipement, Région Limousin**

Je complète. Alain BOURION, Directeur Régional de l'Équipement. C'est vrai qu'il y a de grandes différences, et de fonctionnalités et de caractéristiques. Effectivement, les rayons des lignes de TGV sont de 7.000 mètres, ceux des autoroutes sont de 700 mètres.

Les pentes maximum, en principe, sur autoroute sont de 5 %, mais nous admettons des pentes de plus de 5 % ; j'en veux pour preuve la cote de Bessines qui est à 6 %. Nous avons des caractéristiques qui sont très différentes dans les deux cas.

J'ajoute qu'il existe quelques rares cas où nous avons voulu, parce que nous étions en terrain plat, jumeler les deux infrastructures ; dans tous les cas, nous avons été amenés à réaliser des écrans entre les deux infrastructures pour que l'une ne soit pas visible de l'autre, pour une raison très simple qui est une raison de sécurité, parce qu'il existe toujours des gens sur l'autoroute qui ont envie de doubler le TGV qui est en train de rouler sur la voie d'à côté. Ça a l'air bête, mais, malgré tout, ça se rencontre fréquemment et, comme ça a provoqué des accidents, nous avons mis systématiquement des écrans pour que, d'une infrastructure, l'on ne voit pas l'autre.

### **M. DUBOIS**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Dans ma tête, quand je posais la question, je pensais à un couloir. Là, je ne vous parle pas d'une proximité immédiate, mais d'un certain couloir.

## **M. SALIN**

L'environnement, c'est un élément de réalisation, qui nous sert dans la réalisation des LGV. Nous essayons, dans la mesure du possible, d'intégrer les infrastructures dans le paysage. Globalement, je ne suis pas spécialiste, je ne pourrai pas vous parler en détail de tout le processus, mais, ce que je peux vous dire, c'est que nous avons généralement deux positions :

- soit nous valorisons l'ouvrage qui est mis en avant, qui est construit,
- soit nous essayons de l'insérer au maximum.

Ce sont les deux positions que nous avons en matière d'insertion paysagère, soit nous mettons en évidence la voie par des aménagements, soit nous essayons de la dissimuler au maximum par des aménagements paysagers, par des modelés de terrain, en utilisant la topographie et en essayant de faire coïncider le mieux possible le tracé et la topographie.

Concernant le milieu agricole, c'est vrai que, lorsque nous passons dans certaines zones, il y a prélèvement. Là aussi, il y a mise en place d'un ensemble de protocoles, avec les organismes professionnels agricoles et forestiers.

Je peux vous citer trois exemples qui illustrent comment RFF travaille. Sur la LGV Rhin - Rhône, sur les 1.400 hectares de prélèvement qu'il y aura, il y a, grosso modo, 60 % de terre agricole et 40 % de forêt. RFF s'est porté acquéreur d'une forêt, RFF a acquis 262 hectares et va proposer aux communes qui sont sur le tracé, à qui on a pris des forêts, de faire un groupement forestier sur les 262 hectares, et chaque commune aura des parts dans ce groupement au prorata des hectares qui lui auront été pris.

Un exemple qui a été fait au niveau LGV Est Européenne : RFF a travaillé avec le monde viticole et les SAFER et a réussi à faire, bien avant la réalisation de la ligne, une réserve foncière dans les zones AOC champagne, ce qui n'est pas facile, ce qui a permis, après, de rétrocéder des hectares de vigne aux agriculteurs qui étaient concernés par les emprises de la LGV.

Autre exemple, sur Bretagne - Pays de la Loire, bien avant la DUP qui est une phase très importante à partir de laquelle peuvent commencer des acquisitions foncières, les Conseils Généraux, les SAFER et RFF ont mis en place un protocole qui fait que ces SAFER peuvent se porter acquéreur d'un certain nombre d'hectares.

Si vous voulez, nous anticipons donc bien avant la réalisation des travaux. Ces 3 exemples vous illustrent, chacun à leur manière, comment RFF, avec des partenaires du monde agricole, SAFER, chambre d'agriculture, direction régionale de l'agriculture, DDA et les agriculteurs, essaie d'anticiper le plus en amont possible, pour éviter les conséquences sur les exploitations agricoles, la pérennité des exploitations agricoles et la possibilité de poursuivre aussi les exploitations. J'espère avoir répondu à votre question.

## **M. DUBOIS**

Oui, je ne doute pas, maintenant, tous les organismes depuis bientôt 20 ans prennent en compte ça, mais il n'empêche que, quand vous avez une ligne TGV ou même une autoroute à proximité - je sais que l'autoroute A20 est passée à 150 m de chez moi - c'est toujours un traumatisme.

Pour le tracé Nord, parce que, moi, je ne suis pas allé aux réunions thématiques, quels ont été vos critères de choix ? Pourquoi ne pas avoir obliqué plus horizontalement vers l'Indre ? Vous avez laissé un grand triangle entre la zone verte et la zone rouge. Quels ont été vos critères de choix ? Il y en a un qui me semble évident, c'est celui qui relie deux points, donc une ligne droite.

## **M. RIZK**

Une option horizontale qui viendrait de Poitiers piquer directement sur l'Indre est une option qui, après, va faire un très long parcours sur l'axe Paris - Orléans - Limoges actuel, avec des vitesses faibles ou moyennes, de l'ordre de 140 en moyenne, faibles en tout cas par rapport à une grande vitesse de 300. Nous aurions donc un temps de parcours qui serait légèrement supérieur à 2 heures 30 au lieu des 2 heures que nous recherchons. C'est pour cela que nous avons opté pour incurver le bleu, d'une part. Nous ne l'avons pas incurvé beaucoup plus parce que la limite était, comme l'a dit Sylvestre SALIN dans sa présentation, les Monts d'Ambazac qui représentent, pour nous, une contrainte forte et dans laquelle nous ne voulions pas construire de tunnel.

Par rapport au vert et au rouge, vous dites « pourquoi n'y a-t-il rien du tout entre les deux ? », ce n'est pas complètement impossible ; la zone d'étude qui est dans le dossier de Réseau ferré de France indique bien que notre zone d'étude va légèrement au-dessus du bleu et légèrement en dessous du vert parce que, en dehors de ça, il n'y a pas, de notre point de vue, des choses très pertinentes.

Entre le rouge et le vert, ce n'est pas complètement impossible qu'on adapte le vert légèrement vers le Nord s'il y avait une opportunité et si les études étaient poursuivies.

En gros, nous n'avons pas de choix là-dessus ; ça nous ferait un temps de parcours de l'ordre de 5 minutes en plus du rouge et de 5 minutes en moins du vert. Au lieu de 1 heure 50 sans arrêt dans le rouge, 2 heures sans arrêt dans le vert, nous serions à 1 heure 55 si on traçait au milieu.

Quant au coût, nous l'avons évalué aussi pour avoir une idée : sommairement, nous serions à peu près au milieu des deux coûts de 1,15 à 1,3. Pour l'instant, nous n'y trouvons pas quelque chose de majeur pour essayer de tracer quelque chose par là. Si jamais l'avenir nous dit que le vert est trop difficile, qu'il est intéressant et qu'il faut l'obliquer légèrement vers le Nord, nous ne nous empêcherons pas de le faire.

## **Mme LARIVAILLE**

**Mme GUERIN**

Merci. Madame GUERIN, simple Haut-Viennoise. J'ai deux questions et j'aimerais les poser séparément, avoir des réponses séparément. Je voudrais vérifier que j'ai bien compris quelque chose : vous avez parlé, en début de présentation, de la transversale verte en disant « l'intérêt, c'est de se raccorder très vite à une ligne à grande vitesse qui va de Poitiers à Bordeaux », c'est bien cela ? Mais alors, la transversale bleue, elle ne se raccorde, elle, à aucune ligne à grande vitesse, sauf erreur de ma part.

**M. SALIN**

Oui. Si vous voulez, le principe global, c'est de desservir les gares centres de Poitiers et Limoges et d'avoir globalement un temps de 2 heures, en essayant d'avoir un linéaire de ligne à grande vitesse le plus faible possible pour avoir le coût le plus faible possible, et une longueur totale qui permette d'avoir ce temps de 2 heures. Il y a plusieurs solutions, si vous voulez, qui s'offrent à nous.

La solution dite verte consiste à utiliser la ligne à grande vitesse le plus longtemps possible, d'obliquer sur Limoges. Alors, elle est un peu plus longue que les autres, 160 kms contre 150 pour l'option Nord ou 125 pour l'option Centre, mais comme nous utilisons des sections de ligne nouvelle où nous ne perdons pas trop de temps, en création de ligne nouvelle, c'est celle qui nécessiterait la section de ligne nouvelle la plus courte parce qu'elle ne serait que de 90 kms. Si vous voulez, nous avons pris toutes les variables que je vous ai données et nous avons essayé de faire le compromis. Il y en a une, nous utilisons plus de ligne à grande vitesse, donc elle est un peu plus longue, mais elle coûte un peu moins cher. La section rouge, c'est celle qui coûte la plus cher, mais c'est celle qui permet d'aller le plus vite. L'option bleue est une option Nord qui prend un parti différent ; elle dessert bien les centres de Poitiers et de Limoges, elle permet bien de faire Paris – Limoges en 2 heures et elle a un coût qui est similaire à l'option Sud.

**M. RIZK**

Si j'ai bien compris votre question, Madame, la rouge comme la bleue, en partant de Limoges, imaginons, nous entrons en gare de Poitiers et, après, il y a un raccordement qui est prévu dans la future LGV Sud Europe Atlantique au Nord de la gare de Poitiers pour se raccorder à la grande vitesse jusqu'à Tours. En fait, l'objectif final est de revenir sur la LGV SEA.

**Mme GUERIN**

Oui, ça, je l'avais bien compris. Merci. Je peux poser ma deuxième question ?

**Mme LARIVAILLE**

Allez-y.

**Mme GUERIN**

Alors, je vous prie tout d'abord de considérer que ma question n'est pas perfide et que c'est vraiment à titre d'information. En moyenne, quand vous créez une LGV, vous en avez parlé tout à l'heure, dans des Régions différentes, quel est le nombre de personnes déplacées ou expulsées et comment est-ce que vous les indemnisez ?

**M. SALIN**

Je n'ai pas les chiffres en tête sur les LGV, mais nous pourrions donner des exemples. L'autre jour, j'étais en discussion avec des collègues sur la section de la ligne Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et Angoulême et j'ai un chiffre en tête, mais je préfère le vérifier avant de le donner.

**Mme LARIVAILLE**

Vous nous le communiquerez, nous le mettrons sur le site.

**M. SALIN**

Oui, bien sûr, mais ça, c'est très variable parce que ça dépend des zones où l'on est, est-ce que ce sont des zones habitées, etc. Nous vous communiquerons les éléments.

Pour ce qui est, après, des acquisitions, généralement, nous nous apercevons que, dans la bande qui est concernée, 95 % des acquisitions se font à l'amiable. C'est déjà un premier point. La voie que RFF privilégie et qui est celle qui, quantitativement, est la plus importante, c'est la voie amiable, 95 % en moyenne des cas.

Après, pour le reste, c'est par les procédures classiques d'expropriation puisqu'il y a DUP et la DUP donne lieu à possibilité d'exproprier donc, là, après, il y a une procédure qui est normalisée. Est-ce que ma réponse vous satisfait ?

**Mme LARIVAILLE**

Vous aurez des compléments incessamment. Merci Madame. Monsieur BERTRAND.

**M. BERTRAND**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Je vais intervenir très brièvement. Moi, depuis le début du débat public, ce que j'ai vu dans le fuseau vert, ça m'a donné un peu une intuition comme la possibilité d'une amorce d'une future liaison Bordeaux - Lyon.

**Mme LARIVAILLE**

Bien. Monsieur.

**M. DELAYGUE**

Votre document est très bien, il n'y a qu'une chose qui n'y est pas, dans ces 3 projets, nous ne savons pas celui qui embête le moins de monde.

**Mme LARIVAILLE**

Monsieur SALIN, vous avez compté ?

**M. SALIN**

Non.

**Mme LARIVAILLE**

Je suis un peu étonnée que vous ne parliez pas du tout d'environnement. Vous parlez des tracés, des coûts, mais l'environnement, vous pourriez peut-être en dire un mot.

**M. SALIN**

Si vous voulez, au niveau des études environnement, nous avons ici présent Monsieur DURR du CETE qui a réalisé pour Réseau ferré de France toutes les études environnement qui sont le site de la CPDP.

Si vous voulez, nous avons réalisé un diagnostic qui va répondre indirectement à la question de Monsieur puisque nous avons eu une approche qualitative et non pas quantitative ; notamment pour la gêne des personnes, nous l'avons abordé, non pas par rapport au nombre de personnes, mais par rapport à ce que nous appelons les zones urbanisées.

Nous avons recensé un certain nombre d'enjeux environnementaux et Monsieur DURR va vous l'expliquer beaucoup mieux que moi. Après, nous avons défini des niveaux d'enjeux qui, selon le type d'élément, peuvent être très forts, forts, moyens. Monsieur DURR, je vais peut-être vous donner la parole.

Sur l'état initial milieu humain, ce qui a été recensé, c'est effectivement tout ce qui était secteur d'agglomération dense, donc les villes secondaires et puis, les autres zones urbanisées qui sont villages et hameaux. C'est tout ce qui ressort en trame à fond rouge. Bien sûr, nous avons les aires urbaines de Limoges et de Poitiers, mais, après, au niveau des villes secondaires, nous retrouvons Montmorillon, Lussac, Bellac, Le Dorat, Ruffec, Confolens et Saint-Julien.

Nous avons des zooms sur 3 secteurs, donc la partie Nord de l'aire d'étude, la partie Sud Est de l'aire d'étude, le secteur de Bellac et de Limoges.

### **M. SALIN**

Nous avons quand même recensé pas en nombre, mais en qualité, toutes les zones urbanisées qui pouvaient s'inscrire dans les options. En noir, c'est la ligne actuelle.

Dans l'environnement humain, il y a un certain nombre d'autres éléments qui apparaissent, notamment tout ce que nous appelons les sites SEVESO, installations classées.

### **M. DURR**

Nous avons les sites SEVESO. Nous avons recensé, bien sûr, également, les aéroports, les aérodromes. Nous retrouvons aussi tout ce qui est zone spécifique comme le camp militaire de Montmorillon, les installations classées pour l'environnement qui sont soumises à surveillance, notamment certains silos de stockage pour des céréales, la centrale nucléaire de Civaux, bien sûr, et les installations SEVESO que nous avons évoquées tout à l'heure.

### **Mme LARIVAILLE**

Je pense que nous pouvons élargir le sujet à tout ce qui est environnement.

### **M. SALIN**

Il y a plusieurs thématiques, il y avait le milieu humain, il y a aussi les milieux naturels donc une démarche similaire, une démarche de recensement et une démarche de hiérarchisation au niveau des enjeux.

### **M. DURR**

Ça, c'est la carte générale sur les espaces naturels protégés puisqu'en fait, nous avons 2 niveaux de cartographie. Les espaces naturels protégés, ce sont ceux qui concernent principalement les secteurs Natura 2000, les secteurs qui bénéficient

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public d'une protection type arrêté de biotope ou zone de protection spéciale au titre de la directive « Oiseaux ». Nous retrouvons notamment la vallée de la Gartempe avec ses affluents la Brame et la Glaieule, mais aussi la vallée du Salleron qui est au Nord de Montmorillon. Dans le secteur de Montmorillon, Lussac et Verrières, nous retrouvons également des secteurs de zone de protection spéciale, le secteur des Monts d'Ambazac. Dans la partie option Sud, nous avons le secteur de Pressac et de Villefagnan qui en limite de l'aire d'étude.

Vous pouvez retrouver tout ceci sur le site, il y a une vingtaine de cartes thématiques qui sont en ligne.

### **M. SALIN**

Sur le site, au niveau étude environnementale, vous avez ce que nous avons appelé le rapport. Il en a été fait une synthèse et toutes les cartes thématiques sont disponibles sur le site aussi.

### **Mme LARIVAILLE**

Oui, Monsieur.

### **M. GILLET**

Justement, au niveau emprise, je pense que ces Messieurs de RFF, vous avez emprunté déjà la ligne de Poitiers jusqu'à Limoges. Si vous avez eu l'occasion de monter devant en cabine, je pense que vous avez vu le profil de la ligne. A partir de Lussac jusqu'à Poitiers, c'est vraiment une ligne droite. Je me demande pourquoi l'on ne pourrait pas prendre cette emprise, c'est tout à fait droit, il n'y a pas d'ouvrage à faire. Pourquoi on ne prendrait pas cette partie pour faire cette ligne ? Ça ferait des économies parce que, là, nous avons déjà des emprises ; c'est vraiment une ligne qui a un peu le profil de la ligne TGV Est et c'est vraiment une ligne droite. Si vous avez pris le train, je pense que vous l'avez vu.

### **M. RIZK**

Nous sommes d'accord sur une partie du sujet, Monsieur, oui, entre Lussac et Poitiers, nous avons identifié, vers Fleuré surtout, un certain linéaire assez droit et sur lequel nous pensons qu'il est possible de se rapprocher de la ligne actuelle. Cela ne veut pas dire nécessairement la mettre juste à côté ou exploiter le TER et le TGV en même temps, mais pouvoir s'en rapprocher beaucoup, c'est probablement possible. Nous ne sommes pas contre.

### **M. GILLET**

Il y a un enjeu majeur, c'est la centrale de Civaux, c'est un problème.

**M. SALIN**

Oui, mais elle peut être évitée. Toute centrale nucléaire a un périmètre de protection, mais elle peut être évitée. D'ailleurs, elle est tangente au couloir. Bien sûr, nous n'irons pas passer au pied de la centrale, on nous en empêcherait.

**M. CHEVALLIER**

Monsieur RIZK disait tout à l'heure qu'il ne voulait pas se risquer, justement, à faire des tunnels dans les Monts d'Ambazac ; ensuite, Monsieur DURR nous parle d'environnement, mais nous ne parlons pas des Monts de Blond. Monsieur RIZK a dit « si le fuseau vert ne convient pas tout à fait, on montera vers le Nord ». Remonter vers le Nord, est-ce que c'est à ce niveau parce que, au niveau des Monts de Blond, il y a de nombreuses ZNIEFF et c'est vraiment un paradis touristique. Je suis très inquiet parce que Monsieur DURR n'en parle pas.

**M. RIZK**

C'est plutôt à l'Est des Monts de Blond, Monsieur, c'est plutôt au Nord Est des Monts de Blond. A partir des Monts de Blond jusqu'à Limoges, les couloirs sont faits de part et d'autre pour ne pas passer dans les Monts de Blond.

Par contre, vers le haut de Limoges, c'est là où, éventuellement, au lieu d'arriver légèrement au Nord de Ruffec, nous pourrions arriver peut-être 10 kms plus haut, pourquoi pas ? C'est infléchir le vert, mais tout en respectant le passage de part et d'autre des Monts de Blond.

**M. ROUSSEAU**

Plutôt un peu au Nord de Saint-Saviol.

**M. CHEVALLIER**

Je suis rassuré. D'autre part, j'ai entendu dire qu'il y aurait un problème d'encombrement sur la SEA donc, si vous passez par le fuseau vert, il y aura très vite un encombrement de ligne, mais je suis pour le projet, ne vous inquiétez pas.

**M. SALIN**

Est-ce que nous pouvons passer la carte du réseau sur la façade Atlantique, s'il vous plaît ? Les problèmes de capacité, en fait, ne sont pas sur la SEA. Nous avons la SEA qui fait Bordeaux – Paris, mais nous avons aussi Bretagne – Pays de la Loire qui fait Rennes – Paris. La ligne bleue, c'est ce qui est actuellement en LGV, c'est ce que nous

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public appelons la LGV Atlantique. Nous voyons qu'il y a donc une section commune à partir de ce que nous appelons Massy - Courtalin, qui est le point de convergence de la LGV Sud Est et de la LGV Bretagne.

Aujourd'hui, il n'y a pas saturation, mais lorsque nous aurons Bretagne - Pays de la Loire, que nous aurons SEA, avec l'augmentation des trafics, si nous restons avec le système que nous avons, effectivement, nous serions à saturation.

C'est une situation connue et que nous avons anticipée, notamment par la mise en place d'un nouveau système de signalisation ERTMS. C'est un système qui permet l'interopérabilité, donc qui permet le dialogue des trains avec les différentes lignes pour faire simple, mais qui permet aussi de gérer le trafic. Avec ce système qui est beaucoup plus performant, beaucoup plus fin, nous répondrons à la demande, au trafic supplémentaire. En terme de trafic sur la section là où il y aura des problèmes, sur la section commune, ce nouveau système de signalisation, qui sera mis en œuvre lorsque le TGV Paris - Bordeaux sera mis en service, répondra à la demande. De ce côté-là, il n'y a pas de problème.

### **Mme LARIVAILLE**

Monsieur MARTI.

### **M. MARTI**

Merci. J'ai trouvé très intéressante la remarque sur le tracé vert qui permettrait la liaison Bordeaux - Limoges en TGV. Est-ce que vous pouvez nous répondre sur ce point-là ?

### **M. SALIN**

Oui, tout à fait. Dans le cadre du projet, la destination de Bordeaux, pour l'instant, est prévue par Poitiers, avec correspondance. Nous avons regardé, en termes de trafic, une liaison directe avec Bordeaux. Il se trouve qu'au niveau trafic, nous sommes juste à la limite de pertinence pour une relation directe. Pour l'instant, si vous voulez, par prudence, c'est quelque chose qui n'a pas été envisagé à ce stade du projet, mais c'est une hypothèse de travail que nous pensons qui pourrait être développée ultérieurement s'il y avait une justification, si les trafics étaient au rendez-vous. Ça a été appréhendé ; pour l'instant, ce n'est pas encore tout à fait mûr, mais si, dans l'avenir, ça le devient, c'est une possibilité qui pourrait être envisagée dans le cadre de l'option Sud, si elle était développée par la suite dans le cadre du projet.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci. Monsieur.

**M. BRETENOUX**

Je suis Jean-Jacques BRETENOUX, j'habite à Saint-Sornin-la-Marche, je ne représente rien.

**Mme LARIVAILLE**

Si.

**M. BRETENOUX**

Néanmoins, peut-être quand même les gens qui sont préoccupés par les trains de camions. Je me pose une question, en voyant tous ces investissements pour transporter les gens, quand est-ce que nous aurons de l'argent pour transporter les camions dans les trains ? Ça éliminerait les trains de camions. Je pense que, là-dessus, il y a peut-être un peu de travail à faire et beaucoup même.

**Mme LARIVAILLE**

Merci beaucoup Monsieur. Monsieur ROUSSEAU.

**M. ROUSSEAU**

Le travail auquel vous faites référence, il est déjà engagé parce qu'il y a déjà une réflexion qui devrait déboucher sur une réalisation prochaine pour une autoroute ferroviaire dans le Sud Est entre Bettembourg et la cote méditerranéenne, mais nous travaillons déjà une autoroute ferroviaire Atlantique. L'idée, c'est de partir, sans doute, du Nord Pas de Calais, de contourner Paris, d'avoir sans doute une autre base de départ ou en Sud Ile-de-France ou dans le Loiret, et d'aller dans le projet qui est lancé, y compris avec une adaptation de la ligne en Espagne parce que l'essentiel du trafic va en Espagne jusqu'à Vittoria. Ce projet-là, qui est en pleine phase de concrétisation, est lié au développement de la ligne TGV Sud Europe Atlantique. Pourquoi ? Parce que les capacités qui sont actuellement consacrées à des TGV pourront permettre d'acheminer un certain nombre de trains fret par jour, de trains longs permettant d'acheminer des camions.

Les objectifs sont à plusieurs étages. Il y a des objectifs pour un horizon 2016 avec l'ouverture de la ligne entre Tours et Bordeaux. Il y a des objectifs au-delà, quand nous irons jusqu'aux Pyrénées et que les espagnols seront équipés. Nous pouvons imaginer que, là, il y a des potentiels pour traiter de l'ordre de 50 trains longs par jour en utilisant les infrastructures existantes de la ligne qui part de la Région parisienne, qui fait Orléans, qui fait Tours, qui va vers Bordeaux et la frontière espagnole.

Un des avantages, finalement, du développement d'un réseau TGV cohérent, c'est qu'il donne des capacités sur les lignes actuelles pour répondre à votre interrogation, et développer des trains où les camions ne seront plus sur l'autoroute. Ce qui est bien typique de l'intérêt de ce genre de dispositif, c'est que, parmi les partenaires de tous

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
les projets autoroutes ferroviaires, il y a les sociétés d'autoroute parce que leur finalité, ce n'est pas de développer le trafic des camions, c'est bien de trouver des solutions alternatives pour qu'ils puissent développer une activité pour les véhicules routiers de particuliers, en évitant les trains de camions qui font si peur.

**Mme LARIVAILLE**

Ça vous satisfait ?

**M. BRETENOUX**

Tous les gens le savent bien ici, à Bellac en particulier, nous étouffons ici, donc l'environnement, ça nous intéresse. Pour la SNCF ou Réseau ferré de France, nous sentons bien que ce n'est pas la préoccupation majeure, mais ça va le devenir quand nous étoufferons littéralement.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur. Monsieur, oui.

**M. CRECHE**

Bonsoir, Jean-Louis CRECHE de Blond. Je voulais savoir quels étaient les premiers critères pour décider d'un tracé plus qu'un autre. Tout à l'heure, vous nous avez parlé de la distance, du coût, de la rentabilité, ça, maintenant, nous le savons, mais je voudrais savoir quels sont les critères vraiment qui décident de choisir plus un tracé qu'un autre.

**M. SALIN**

Dans les critères que vous avez énoncés, il y a des critères techniques, je l'ai dit dans ma présentation, critères techniques donc des longueurs, critères socio-économiques, les investissements, le retour sur investissement, et l'environnement. Ce sont les 3 éléments qui permettent de décider d'un tracé. C'est un compromis, il n'y en a pas un qui est plus fort que l'autre. C'est celui qui présente le meilleur compromis.

**M. CRECHE**

Oui. Donc, là, vous en êtes où parce que vous nous avez tracé 3 jolis traits, mais si vous êtes venu ce soir pour nous présenter que ça, excusez-moi, mais c'est un peu léger quand même. Je me pose des questions parce que, là, nous parlons de généralités. Tout à l'heure, vous nous avez expliqué ce qu'était l'environnement, comment vous faisiez attention à vous intégrer dans l'environnement. Je pense que, Bellac, le 30 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public ici, tout le monde a pris un TGV et nous savons à quoi ça ressemble. Maintenant, parlez-nous concrètement des choses. Là, nous sommes à Bellac. Vous n'allez pas me dire que, sur Bellac, vous n'avez fait qu'un trait marron ou rouge. Vous avez certainement pensé quand même à plusieurs idées de passage ou alors, il faut nous le dire ; dans ce cas-là, nous restons chez nous.

## **M. SALIN**

Si vous voulez, nous sommes dans la phase du débat public. Je comprends que cela puisse vous choquer, mais nous n'avons pas de tracé puisque la définition d'un tracé ne peut venir qu'après. Autrement, si l'on vous présentait des tracés, vous me diriez « ça y est, tout est fait, vous avez déjà fait les tracés ». Non. Nous sommes dans un temps du projet qui est le débat public. Nous parlons opportunités, nous parlons grandes caractéristiques et puis, après, le maître d'ouvrage prendra la décision de continuer ou de ne pas continuer, prendra la décision d'étudier telle variante. Alors, nous pourrions dire « nous n'en étudions qu'une parce que, à l'issue des débats, il est apparu que telle option avait l'unanimité », nous en étudierons deux, nous en étudierons trois. Ça, c'est à l'issue du débat que nous le saurons.

Ensuite, nous entamerons les études dites préliminaires. Je prends un exemple : si nous choisissons un fuseau, à l'issue du débat public, RFF prend la décision de continuer, nous prenons une option. Au sein de cette option, vous l'avez vu, elle fait une dizaine de kilomètres donc, sur 10 kilomètres, nous pouvons avoir pas mal de tracés. Nous définissons ce que nous appelons un fuseau à l'issue de l'étude préliminaire, un fuseau de 1.000 mètres. Il y a une décision ministérielle puisqu'il y a plusieurs fuseaux qui peuvent être étudiés, qui sont étudiés, nous en retenons un. Nous passons donc de 10 kilomètres à 1.000 mètres.

Après, il y a les études dites d'avant-projet, nous passons de 1.000 mètres à 500 mètres. Nous passons après en enquête publique. Nous arrêtons une bande de 500 mètres dans laquelle il y a un tracé moyen qui est dessiné au niveau des études d'avant-projet.

Ensuite, cette bande de 500 mètres, nous faisons ce que nous appelons un APD, un avant-projet détaillé et, de 500 mètres, nous passons au tracé. Le tracé, globalement, c'est la voie plus les emprises techniques.

C'est donc une méthodologie progressive : option de passage, fuseau de 1.000 mètres, bande de 500 mètres et tracé. Si, aujourd'hui, on venait avec des tracés, vous nous diriez « de quoi discute-t-on, nous ne pouvons pas discuter d'opportunité ».

## **M. CRECHE**

Là, vous ne nous donnez pas de matière, il n'y a rien. Là, il y a un joli dessin et basta. Alors, qu'est-ce que vous voulez qu'on discute de ça ? Ça fait 2 fois que vous répétez la même chose, mais il n'y a rien de concret. Je suppose que vous les avez les idées, mais vous ne voulez pas les donner, bien sûr, parce que ça serait certainement plus mouvementé que ce soir. Arrêtez de nous endormir. Pour l'instant, vous nous

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public endormez. Il ne se passe rien. Moi, ce soir, je n'aurai rien appris sur le barreau Limoges - Poitiers.

### **Mme LARIVAILLE**

Nous vous avons quand même dit des choses. Si vous voulez, au débat public, ce que nous attendons aussi de vous, c'est que vous nous disiez « attention, dans cet endroit-là, il y a des problèmes », etc. Vous connaissez mieux le contexte local que ces Messieurs de RFF qui, jusqu'à présent, ont travaillé sur dossier.

### **M. CRECHE**

Comme le faisait remarquer Monsieur CHEVALLIER tout à l'heure, nous avons parlé des zones au Nord de Montmorillon. Les Monts de Blond, nous n'en avons pas parlé. Les Monts d'Ambazac, nous en avons parlé un petit peu, vous ne voulez pas faire de tunnel. Comment vous allez faire pour passer avant d'arriver à Bellac ? Je serais curieux de le savoir. Vous avez bien réfléchi quand même.

### **Mme LARIVAILLE**

Pour l'instant, ils ont identifié effectivement les grands enjeux en matière d'environnement, ils vous présentent ces grands enjeux et vous nous dites « attendez, là, vous avez oublié quelque chose... ». Nous attendons de vous, si vous voulez, des réactions par rapport à ces premières réflexions, avant d'aller plus loin. C'est ça le débat public, c'est effectivement avant d'aller plus loin. Monsieur.

### **M. PETIT**

Franchement, j'abonde. Si nous savons lire la documentation, si nous savons aller sur un site internet, ce soir, nous avons eu un peu de commentaires oraux pour nous expliquer qu'il y avait les Monts de Blond entre un truc rouge et un truc vert, nous le savons. Je ne veux pas être méchant par rapport à l'aspect environnemental parce que nous présenter une carte illisible avec 3 flèches en nous disant qu'il y a des zones humides et qu'il y a 3 rivières, nous le savons aussi. Comme nous savons tout cela et vous le savez aussi, franchement, avant de s'endormir, qu'attendiez-vous de nous ce soir, dans une réunion dite « de proximité » ? Parce que, si elle était de proximité, ce n'était pas pour débattre des grands enjeux. Il y a eu des réunions où nous avons débattu des grands enjeux, il y a eu des réunions thématiques et celle-ci me paraissait intéressante parce qu'elle était dite « de proximité ».

Quand mon voisin vous parle des Monts de Blond, nous connaissons un peu le terrain et nous supposons aussi que vous êtes allé le voir, c'est assez complexe pour passer entre les Monts de Blond, les communes de Bellac, de Nantiat, de Chamboret, de Saint-Jouvent, de Chaptelat, etc. Ce n'est pas si simple, aussi bien en profil qu'en tracé. C'est impossible que vous n'ayez pas réfléchi, c'est impossible que vous n'ayez pas une, deux, trois, quatre, cinq, dix options, c'est absolument impossible, personne

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public ne vous croira et vous ne nous en parlez pas. Donc, pour débattre, je suis d'accord avec mon voisin, il faut de la matière parce que, débattre sur rien, ce n'est pas facile et, en plus, vous êtes sympa, c'est à nous que vous demandez de débattre sur rien puisque vous ne nous apportez rien de plus que les documents que tout le monde a en sa possession.

Je n'arrive pas à comprendre encore pourquoi je suis venu là ce soir parce que je suis venu pour débattre et pour m'informer, mais je me demande ce que vous attendez franchement de nous parce que, si nous n'avons pas d'éléments à débattre dans un sens ou dans l'autre, si, quand on vous pose une question, vous nous dites « nous ne toucherons pas aux Monts de Blond », « vous toucherez à quoi ? », vous ne pouvez pas nous le dire parce que ça sera dans 3 - 4 ans que vous pourrez commencer à y réfléchir, ce n'était pas la peine de venir nous voir. Nous ne vous demandons pas un tracé avec les 2 voies et les fossés, nous vous demandons quand même quelques options. Il y aura peut-être 10 tracés, vous choisirez plus tard entre ces 10 tracés, en fonction de ce que nous vous aurons dit. Comme vous ne nous parlez pas des 10, nous ne pouvons rien vous dire sur le numéro 9, le numéro 8 ou le numéro 7, nous n'avons rien.

Monsieur tout à l'heure vous a dit « quel est le tracé qui a le plus d'impact, qui embête le moins de monde ou le plus de monde ? » ; c'est quand même un peu costaud de nous dire « nous ne savons pas, il y a des grandes villes, il y a des petites villes, nous n'avons pas fait du quantitatif, nous avons fait du qualitatif ». Vous vous foutez un peu de nous. Non ? Vous avez dit qu'il y avait des réseaux denses d'habitation, qu'il y avait de l'habitat dispersé, qu'il y avait des fermes. Dans les fermes, il y a des habitants. Si nous additionnons le nombre de fermes que vous avez identifiées, nous faisons un recensement avec les habitants, nous additionnons le tout, nous arriverons à un certain nombre de personnes qui sont impactées par le fuseau rouge, par le fuseau bleu ou le fuseau vert. Si c'était pour nous demander de le faire ici avec nos calechettes, ce n'est pas sympa ; vous avez sans doute des moyens plus importants que les nôtres pour arriver à nous donner des indications.

Je suis tout à fait favorable à ce qu'il y ait un barreau TGV et, d'après ce que je vois, le plus cohérent me paraît être le tracé rouge, donc il impacte directement ma Région, je voudrais savoir à quel niveau et vous ne me donnez rien.

## **M. DUBOIS**

Si, dans le tracé bleu, il n'y a pas de Monts de Blond et il y a le moins de population, ce n'est pas pour ça que nous allons forcément négliger l'impact sur les gens. Monsieur l'a très bien dit, nous devons aussi nous éloigner des zones habitées.

Madame demandait « il faut nous dire des petites choses » : il y a des projets éoliens autour de La Croisière qui sont prévus ; mais aussi le dépôt de déchets nucléaires de Bessines qui va projeter vers le Nord votre bande. Je peux vous donner des exemples proches. Je n'ai pas envie que mon père, pour emmener ses vaches, fasse un détour de 15 kms pour aller trouver le tunnel. Vous voyez ce que je veux dire ? Les gens, c'est un peu ce qu'ils attendaient et c'est ce que voulait dire Monsieur.

La société informe, d'accord, sauf que, là, effectivement, quand les décisions seront prises, en fait, ça ne sera plus de notre ressort. Là, c'est là où nous allons subir.

## **Mme LARIVAILLE**

Justement, la décision n'est pas prise.

## **M. SALIN**

Je comprends que l'exercice, pour vous, puisse être frustrant. Le débat public a certaines règles et il y en a une qui est « il n'y a pas de tracé, nous débattons sur l'opportunité ». Nous avons visualisé ça par des options de passage. L'intérêt c'est de nous apporter des éléments qui vont nous permettre après, d'intégrer ça dans nos réflexions. Je passe la parole à Naji.

## **M. RIZK**

Au risque de vous décevoir parce que, franchement, nous n'avons pas de réponse qui va peut-être vous satisfaire à 100 %, nous n'avons pas fait d'étude de tracé, nous le répéterons parce que c'est la vérité, c'est comme ça. Si nous avions un tracé, nous l'aurions mis sur la table.

Nous regardons l'opportunité du projet, mais nous regardons les grands enjeux environnementaux, mais aussi les possibilités, les grands couloirs de passage en regardant quels sont les obstacles potentiels et quelles sont les difficultés d'inscrire un projet futur dans une zone ou dans une autre.

Pour ce qui nous concerne ici, je ferai rapidement le bilan. Entre Bellac et Limoges, il y avait tout à l'heure une carte avec les Monts de Blond. Pour nous, c'est un obstacle à ne pas franchir. A priori, ce soir, je peux vous dire que toutes nos réflexions les évitent par le Nord ou par le Sud.

Nous avons identifié des zones d'habitants. A cette échelle, vous comprendrez parfaitement bien que nous ne sommes pas capables de dire dans quelle parcelle de terre nous passons, à côté de quelle maison nous ne passons pas ou nous passons.

Nous avons identifié l'arrivée dans Limoges qui est complexe et difficile pour 2 raisons :

- la première, c'est qu'il y a quand même du vallonnement plus qu'important ;
- la deuxième, c'est qu'il y a de l'habitat et une densité de plus en plus importante en arrivant vers Limoges.

Nous nous sommes donc dit clairement, nous avons 2 possibilités : nous évitons les Monts de Blond et les Monts d'Ambazac, nous devons nous faufiler entre. Deuxième chose : nous avons une ligne existante du TER qui a été évoquée, essayons de la rattraper pour entrer dans Limoges.

Nous sommes allés visiter la ligne existante, nous avons regardé le tunnel de la Bastide qui ne nous permet pas d'inscrire un TGV, ni parce qu'il est électrifié, ni parce

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public qu'il a le bon gabarit. Nous nous sommes dit, il y a 2 moyens, soit des travaux lourds pour lesquels nous n'avons aucune étude à l'heure actuelle, qui nous paraissent importants, y compris peuvent comporter des risques non évalués à ce jour parce qu'il y a des constructions sur le dos du tunnel et ça ne sera pas facile de consolider un tunnel, de l'élargir, de l'électrifier et d'abaisser son radié, donc il faut qu'on regarde d'autres possibilités éventuelles : c'est de contourner la ligne existante et de se faufiler quelque part par le Nord de Limoges, pour rattraper l'axe que nous avons appelé Paris - Orléans - Limoges actuel. Plutôt que de rentrer par là, première possibilité, nous pourrions tenter de venir, toujours dans le même couloir, se faufiler d'une certaine façon pour rattraper ça et redescendre par cet axe-là. Voilà les deux possibilités que nous avons. Je vous garantis qu'au-delà, nous n'avons aucun tracé.

### **M. SALIN**

Tous ces éléments sont dans les dossiers d'étude technique.

### **M. LAGRANGE**

Pierre LAGRANGE. J'avais une question par rapport au critère de rentabilité que vous avez donné, qui est un des critères qui rentre en ligne de compte dans le choix des 3 options possibles. En fait, vous dites que le tracé central est celui qui a la meilleure rentabilité, malgré des calculs de coûts supérieurs, à cause d'un trafic plus important. Qu'est-ce qui vous permet de juger du trafic qui serait plus important par ce biais-là que par les autres ? 10 minutes de moins, je suppose que c'est ça la raison, mais j'ai du mal à comprendre comment 10 minutes de moins peuvent entraîner une telle différence et, en fait, c'est la base de votre calcul pour donner le critère de rentabilité.

### **M. SALIN**

Tout à fait. Les trafics sont déterminés par des modèles mathématiques, des études de trafic. Un des facteurs les plus importants, c'est le gain de temps. C'est le gain de temps multiplié par le nombre de personnes qui profitent de ce gain de temps.

Sur cette option Centre, le gain de temps génère un avantage pour la collectivité qui couvre largement l'augmentation de l'investissement. Ça, c'est le principe.

### **M. LAGRANGE**

Je comprends bien cela, mais, ce que j'ai du mal à comprendre, c'est que si des gens ont besoin d'aller à Paris, si le trajet est plus court, ils prendront celui-là, mais s'ils ont l'autre, ils le prendront aussi, donc je ne vois pas pourquoi il y aurait plus de monde qui ira à Paris par l'un que par l'autre.

Vous avez un nombre de passagers qui sont prévus pour aller de Limoges à Poitiers et, de toute façon, ils iront de Limoges à Poitiers.

**M. SALIN**

Oui, mais ce nombre n'est pas fixe. Plus le trajet globalement est attrayant pour l'utilisateur, plus il aura tendance à l'utiliser.

**M. LAGRANGE**

Ça, c'est un postulat que vous avez, qui influe sur un critère qui est important, peut-être mais pas forcément vrai.

**M. SALIN**

C'est le modèle qui est utilisé pour toutes les LGV, c'est-à-dire que le modèle de trafic que nous avons utilisé, nous n'avons pas inventé un modèle de trafic spécifiquement pour Poitiers - Limoges. Les études de trafic sont normalisées, il y a des circulaires qui ont été faites par les Ministères, qui définissent le cadre de calcul, les variables que nous devons utiliser et nous avons appliqué ce modèle. Le fait est que c'est l'attractivité qui joue. 10 minutes, c'est vrai que ça peut paraître pas beaucoup, mais dans les modèles, c'est un élément important qui génère un surplus de trafic.

**M. ROUSSEAU**

Il faut avoir en tête que nous sommes dans un système concurrentiel et qu'il faut attirer des gens qui prennent leur voiture sur l'A20 et que c'est en créant des écarts significatifs que nous pouvons tenter les gens pour changer de mode habituel de transport.

**Mme LARIVAILLE**

Monsieur BOURION va apporter des éléments complémentaires.

**M. BOURION**

Juste un élément complémentaire, c'est que les modèles, au-delà des éléments qui viennent d'être dits, ils sont d'abord et avant tout calés sur l'observation de comportement effectivement de la population et des clients du train. C'est en observant les comportements des clients du train que nous pouvons effectivement caler les modèles, c'est-à-dire attribuer à la minute gagnée l'avantage qui lui revient. L'avantage en question, il n'est pas inventé, c'est uniquement l'observation de la réalité qui le donne et c'est bien là où nous sommes surpris même comme technicien de constater à quel point 10 minutes de temps gagné peuvent faire énormément progresser la clientèle captée par une ligne.

**Mme LARIVAILLE**

Bien. Monsieur, allez-y.

**M. VITHE**

Francis VITHE, habitant de la Haute-Vienne. Je voulais juste poser une question : est-ce que Réseau ferré de France se pose la question de l'avenir ? Aujourd'hui, nous allons faire peut-être un TGV qui relierait Poitiers - Limoges - Paris, très bien, mais vous prévoyez toujours d'avoir des trains qui roulent de plus en plus vite, sachant très bien que, plus un train roule vite, plus il a besoin d'aller sur des voies le plus droit possible pour aller vite. Est-ce que vous n'allez pas nous faire une voie TGV, un train rapide pour aujourd'hui, mais qui, dans 20 ans ou 30 ans, ne sera guère utilisable par les trains qui seront plus puissants, plus rapides ? Est-ce que vous vous projetez dans l'avenir ?

**M. SALIN**

Nous nous projetons dans l'avenir. Si vous voulez, les lignes à grande vitesse aujourd'hui sont faites pour des vitesses commerciales de 320 kms / heure, mais sont dessinées pour des vitesses techniques de 350 kms / heure. Au jour d'aujourd'hui, je sais qu'il y a des tests qui ont été faits récemment à 350 kms / heure, mais il n'y a aucun service commercial qui roule actuellement à cette vitesse.

Le TGV le plus rapide va être mis en service au mois de juin 2007, ça sera le TGV qui roulera sur la LGV Est Européenne, et il roulera à 320 kms / heure. Ça sera le premier TGV qui roulera à 320 kms / heure en vitesse commerciale.

**M. VITHE**

Il faut quand même penser que, quoi qu'on fasse, on n'arrêtera pas le progrès. Si c'est pour que, dans X années, on nous sorte « en Limousin, votre terrain est tellement tordu qu'on vous a fait une voie sur laquelle on ne pourra pas rouler trop vite »... vous voyez ce que je veux dire ? Ce sont quand même des investissements lourds. C'est bien de prendre en compte tous les avis, mais il faut quand même prévoir que nous irons plus vite avec les trains. Vu que le pétrole risque de manquer un jour, nous aurons plus besoin du train que de l'avion qui a besoin de pétrole.

**M. SALIN**

La LGV Poitiers - Limoges est dessinée pour des vitesses théoriques de 350 kms / heure et des vitesses commerciales de 320. Elle est donc au même niveau technique que l'ensemble de toutes les LGV qui vont être construites en France. Je passe la parole à Naji sur l'évolution des vitesses.

**M. RIZK**

Bien sûr, peut-être que, dans un siècle, nous pourrions peut-être rouler à 400 kms / heure, je n'en sais rien moi-même et je ne peux rien dire à ce propos-là. L'histoire d'un projet est une histoire d'une infrastructure et d'un matériel. Aujourd'hui, sur la ligne Paris - Lyon, même si des futurs trains éventuellement dans 10 ans ou 20 ans peuvent rouler à 350 ou à 360, si c'était le cas, ça ne veut pas dire que, sur Paris - Lyon, les trains vont rouler à cette vitesse ; la ligne n'est pas faite pour et donc, elle est bridée durant un certain temps là-dessus.

D'abord, il n'y a aucune conception en France, aujourd'hui, de tracé au-delà de 350. La SNCF vient d'effectuer un essai à 360 ; les spécialistes et les chercheurs savent qu'au-delà de 350 - 360, même s'il y a des records de vitesse de 500, il y a des problèmes de maintenance de la voie, il y a des problèmes d'arrachage du ballast, il y a des tonnes de problèmes. Il ne s'agit pas de le faire une fois dans la vie, il y a aussi une équation économique globale à cela. Et donc, ce n'est pas demain matin que nous allons rouler à 360 ni à 400.

Par contre, pour vous donner un élément de réflexion supplémentaire, rouler à 400 à l'heure, c'est gérer des contraintes d'insertion du tracé dans le tissu local beaucoup plus importantes pour gagner 3 ou 5 minutes sur le tracé. En fait, il faut peser aussi où est l'apport technologique qui n'a pas de fin, comme vous dites, avec l'impact sur le terrain, d'une part, et surtout, si ça ne rapporte que 2 ou 3 minutes ou 5 minutes de gain de temps, ce n'est plus en relation de devancer d'un siècle la technologie et d'impacter le terrain beaucoup plus par des lignes droites comme vous le disiez.

**M. DUBOIS**

Vous avez déjà budgété le prix de la liaison TGV Paris - Limoges ? Parce que, par rapport au coût de l'avion, quand je vois qu'il faut 200 francs pour aller de Limoges à Londres, je me pose la question du coût de Limoges à Paris.

**M. SALIN**

Le prix du billet ?

**M. DUBOIS**

Oui, le prix du billet. Vous avez déjà dû y penser parce que, pour les rapports de rentabilité, vous avez déjà dû y penser.

**Mme LARIVAILLE**

Nous pouvons peut-être demander à la SNCF de répondre.

### **Mme FRUCHON – Direction du Développement, SNCF Limousin**

Guylaine FRUCHON, je suis à la Direction Régionale de Limoges. Non, pour l'instant, il est encore beaucoup trop tôt pour calculer les prix. Nous calculons les prix 3 ou 4 ans avant une mise en service.

### **M. DUBOIS**

Par exemple, la N89 qui traverse la Corrèze, c'est vrai qu'elle est peu exploitée. C'est une voie deux fois deux voies à rentabilité très longue. Je ne mets pas en cause le projet, mais je pensais que vous auriez déjà prévu le billet pour que les gens, au moins ce soir, le sachent.

Le jour où la deux fois deux voies sera faite entre Bellac et La Croisière, il nous faudra plus qu'une demi-heure pour aller à La Souterraine, donc les gens de La Souterraine pourront reprendre le train de Bellac à La Souterraine pour aller après à Paris. Le gain, encore une fois, pour les habitants de la Basse-Marche d'aller à Limoges... vous voyez ce que je veux dire ?

### **Mme FRUCHON**

Pour fixer ses prix, la SNCF prend en compte bien évidemment la concurrence aérienne et routière, c'est-à-dire que, nous, notre objectif, c'est de remplir les trains. Si nous fixons des prix trop élevés, nous avons moins de monde dans nos trains et il faut néanmoins que nous équilibrions nos dessertes puisque la SNCF doit assurer aussi l'équilibre économique de ses dessertes.

D'ailleurs, à ce sujet, vous parliez de déficit, mais ça fait le seizième semestre que nous sommes en résultat positif.

### **M. DUBOIS**

Ce n'était pas pour vous le déficit. Je n'ai pas de notion du prix du billet de TGV entre Poitiers, à l'heure actuelle, et Paris, par exemple. Je ne sais pas, mais peut-être allez-vous pouvoir me le dire.

### **M. RIZK**

J'ai le ticket sur moi. Ce matin, j'ai pris le Paris – Poitiers. Comme j'ai une réduction de 50 % parce que j'ai une carte d'abonnement, pas parce que je suis de Réseau ferré de France, j'ai payé 23,20 euros. Vous multipliez par 2, vous avez le coût du billet normal.

**M. THEPIN**

Excusez-moi, ce sont les billets une fois de temps en temps. Actuellement, si vous prenez un billet normal, c'est 112 euros aller – retour, seconde classe, j'ai regardé sur le site Internet.

**M. RIZK**

Vous avez bien raison, ça, c'est un billet qui n'a aucune particularité. Le 46 euros, puisque j'ai multiplié par 2, je n'ai pas tenu compte de la réduction de 50 %, mais c'est ni famille, ni abonnement, ni rien du tout.

**M. DELETRAZ**

Aujourd'hui, entre Paris et Marseille, nous faisons Paris – Marseille en s'y prenant 2 mois à l'avance pour 15 euros, Monsieur, 2 fois moins cher que l'avion.

**Mme LARIVAILLE**

Ce n'est pas le débat. Monsieur.

**M. DUPRAT**

Je voulais apporter une petite précision sur le tracé. Je reviens encore à Ruffec, je suis désolé, mais Ruffec – Paris, j'ai pris souvent le train sur cette ligne-là, 2 heures. Ruffec – Limoges, on mettrait une heure, ça ferait 3 heures ça, Limoges – Paris en passant par Ruffec et non pas 2 heures Limoges – Paris parce que c'est le but recherché.

**M. SALIN**

Non, ce n'est pas par Ruffec. Actuellement, c'est la ligne classique tandis que, à l'horizon, vous auriez le trait bleu LGV SEA où nous roulerions à 320. Donc, en fin de compte, on partirait de Limoges, ligne grande vitesse, et on irait rattraper la ligne à grande vitesse.

**M. DUPRAT**

Je parle sur le tracé vert.

**M. SALIN**

Oui, moi aussi. Ce qu'il faut savoir, c'est que, avec la ligne à grande vitesse Paris – Bordeaux, Poitiers serait à une heure 15.

**M. DUPRAT**

Parce que je sais que Ruffec – Paris, actuellement, est à 2 heures.

**M. ROUSSEAU**

Attendez, Monsieur. Entre Saint-Pierre-des-Corps, Poitiers et Ruffec, nous roulons sur une ligne qui est limitée à 220 à l'heure avec des ralentissements. Ce que l'on vous propose, ce sont des hypothèses où, à partir de Saint-Pierre-des-Corps, nous roulons à 320 kms / heure.

**M. DUPRAT**

Oui, avec une ligne modifiée, à ce moment-là, entre Saint-Pierre-des-Corps et Bordeaux.

**M. SALIN**

Quand la ligne SEA est construite.

**M. DUPRAT**

D'accord, là, nous sommes d'accord.

**Mme LARIVAILLE**

Monsieur MARTI.

**M. MARTI**

Merci Madame la Présidente. Je trouve que le débat a été très intéressant et pas du tout soporifique comme certains l'ont prétendu. Là, ça tourne un peu en « eau de boudin », excusez-moi, mais nous ne savons pas si ce projet va se faire dans 10 – 15 ans, nous sommes en train de parler du prix du billet, je trouve que c'est...

**Mme LARIVAILLE**

Oui, mais toutes les questions peuvent être posées au débat public, c'est la règle. Je crois que c'est un thème important le prix du billet, mais, effectivement, il faut s'arrêter.

**M. MARTI**

Je voudrais poser une question qui intéresse les bellachons. A plus court terme, quand est-ce que les travaux de mise à grande vitesse entre Tours et Poitiers seront réalisés, ce qui permettrait de gagner un certain temps pour les bellachons qui vont prendre le TGV à Poitiers, par exemple ?

**M. SALIN**

Alors, Tours – Poitiers, 2016, c'est-à-dire que, sur la ligne Paris – Bordeaux, il manque la section entre Bordeaux et Tours. Cette ligne dite LGV Sud Europe Atlantique va se faire en 2 phases :

- la première : Bordeaux - Angoulême, mise en service en 2013 ;
- la deuxième : Angoulême – Saint-Pierre-des-Corps, mise en service 2016.

**Mme LARIVAILLE**

Voilà la réponse à votre question. Monsieur THEPIN, 2 secondes.

**M. THEPIN**

Tout à l'heure, un Monsieur demandait pourquoi vous ne proposiez pas certaines choses. Moi, j'ai lu beaucoup de choses, le bilan socio-économique, le dossier environnement, etc. On a fait des études où on ne présente que le projet Centre parce que c'est le seul qui est rentable à condition qu'il y ait 10 allers – retours par jour minimum ; en dessous, ce n'est pas rentable.

Je ne vais pas dire que celui-ci est mauvais, mais vous ne pouvez pas présenter 3 projets en présentant dans toutes les informations, aussi bien sur l'environnement que sur les études de trafic, que sur le nombre de voyageurs, vous proposez toujours le trajet Centre. C'est donc le trajet Centre que vous avez choisi, c'est le seul qui est rentable.

**M. SALIN**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Monsieur THEPIN, vous avez lu les dossiers en diagonal. Nous avons apporté un soin – et la CPDP y a veillé – pour qu’il n’y ait aucun parti pris de RFF et nous n’avons aucun parti pris pour telle ou telle option. Nous avons présenté cela de la façon la plus objective. Vous l’avez lu en biais le dossier, parce que ce n’est pas 10, c’est 11 allers – retours quotidiens, dont 10 Brive – Limoges – Paris – Poitiers et 1 Brive – Limoges – Poitiers – Roissy – Lille. Ce n’est pas 10, c’est 11.

**M. THEPIN**

En plus, il faut 10 minutes de plus parce qu’il n’y en a qu’un seul qui est direct de Limoges à Paris, donc il faut rajouter à chaque fois 10 minutes.

**M. SALIN**

Oui, et où est le problème ? C’est dit dans le dossier, Monsieur THEPIN.

**M. THEPIN**

Oui, mais les gens ne le savent pas ici.

**M. SALIN**

Les gens ont lu le dossier.

**Mme LARIVAILLE**

Tout est écrit. Bien. Monsieur THILLET, quelques secondes.

**M. THILLET**

C’est pour Madame PEROL-DUMONT qui ne semble pas connaître les analyses socio-économiques. Regardez à la page 35 : « la quasi-totalité des flux est interne au département et à la Région, en particulier pour la Région Limousin. Les migrations alternantes sont concentrées à l’intérieur de chaque département sur l’agglomération principale. Les échanges inter-cités sont assez faibles en comparaison », LGV Poitiers – Limoges, étude de trafic 2006, rapport.

A la page 45 du même rapport : « les liaisons à partir de Limoges sont surtout denses vers les villes de Brive et Châteauroux » qui sont sur la même ligne Paris – Orléans – Toulouse que Limoges. Merci Madame la Présidente.

Merci Monsieur THILLET, c'était bien. Madame PEROL-DUMONT.

**Mme PEROL-DUMONT**

Simplement pour dire que, moi, j'ai été impressionnée par la façon qu'ont eue les habitants du Nord de la Haute-Vienne de se saisir du débat. Je crois que, d'une façon générale, tous ont dit qu'ils ne s'insurgeaient pas et, au contraire, ils reconnaissent l'intérêt de ce tracé et de cet aménagement. Simplement, ils posent des questions qui, à mon sens, sont légitimes et qui appellent des réponses parce qu'ils ont le droit de savoir.

A l'évidence, une infrastructure comme celle-ci, elle aura un impact environnemental certain, elle aura un impact social certain, elle aura un impact humain certain, et je pense au jeune homme qui parlait tout à l'heure de son exploitation agricole.

C'est la raison pour laquelle je vous demande, si vous avez bien intégré dans vos réflexions une remarque que j'avais faite au cours du débat à Limoges, à savoir que nous avons bien compris que le tracé, l'emprise de terrain pour la LGV, ça ne peut pas être la même que l'emprise de terrain pour la deux fois deux voies, mais, pour autant, ces deux équipements majeurs impacteront, à quelques kilomètres près, le même territoire, donc il serait important que, dans les grandes options que vous définissez, ces perspectives d'équipement concomitant soient prises en compte. J'aimerais savoir si cela a été intégré à votre réflexion.

En tout cas, moi, je suis très fière de la façon dont les habitants de ce secteur se sont saisis du débat ce soir et je les remercie de leur sens de la responsabilité.

**Mme LARIVAILLE**

Ce que vous venez de dire sera dans le compte-rendu du débat et, après, dès l'instant où le compte-rendu est rendu public, ça engage quand même un peu RFF.

**M. RIZK**

Jusqu'à-là, compte tenu du niveau d'étude, nous ne pouvions pas vraiment répondre à cette interrogation intéressante. Nous nous en préoccupons si jamais nous continuons les études. Il est clair – et nous sommes d'accord avec vous – que la préoccupation que vous exprimez ici doit être prise en compte ; au fur et à mesure que les études avanceront, au fur et à mesure que la DRE et les DDE avanceront dans les études, nous essaierons de comprendre quels sont les tracés pour faire une analyse. Pour l'instant, elle n'est pas encore possible.

**Mme LARIVAILLE**

**M. BOURION**

J'ajoute, par rapport à cela, que, bien évidemment, tous les dossiers d'études routières que nous avons déjà réalisées sur la 147, nous les avons transmis à RFF, bien évidemment, et les cd-rom correspondants.

Le dossier d'enquête publique puisque, maintenant, nous arrivons à l'enquête publique pour la section Bellac - Limoges, bien évidemment, RFF aura un exemplaire du dossier enquête publique, c'est l'évidence même.

C'est vrai que, même si nous sommes à quelques kilomètres de distance, il est important d'avoir une vision globale des impacts sur l'ensemble du territoire.

**Mme LARIVAILLE**

Parfait. Je pense que nous pouvons clore ce débat qui a été, effectivement, très animé et, pour nous, très intéressant parce qu'il y a eu une très forte participation des citoyens. Merci à tous.