

Débat public
Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Confolens, le 7 décembre 2006

Réunion de proximité

Participants :

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

MAÎTRE D'OUVRAGE RFF : Sylvestre SALIN ; Richard ROUSSEAU

SNCF : Guylaine FRUCHON

Experts invités : Béatrice DEBLANGY

INTERVENANTS/DISPUTANTS :

M. DUTRIAT – Premier Adjoint au Maire de Confolens ;
M. ROMEC - Cheminot CFDT à Limoges ;
M. PUYGRENIER ;
M. CHENE – Enseignant sur Limoges ;
M. URROZ ;
Mme NGOMBET ;
M. DE RICHEMONT – Sénateur de la Charente ;
M. LE TURDU - Conseil Régional Poitou - Charente ;
Mme QUILLET ;
M. MONCHAMBERT - Chambre de Commerce de Limoges ;
M. BAUDRILLER - Président de l'Association Axe Nantes - Méditerranée ;
M. BOUNY ;
Mme LABIE – Secrétaire des Verts Charente ;
M. MAILLARD ;
M. CONSTANTIN – Chambre d'Agriculture de la Charente ;
M. D'HEMERY ;
M. D. THILLET – Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées ;
M. LOHUE.

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

Mesdames et 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 proposé par Réseau Ferré de France.

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

Avant de continuer, je vais passer la parole à Monsieur Jean-Louis DUTRIAT, Adjoint au Maire de Confolens, qui souhaite nous dire un petit mot.

M. DUTRIAT – Premier Adjoint au Maire de Confolens

Madame la Sous-préfète, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, j'ai tout d'abord à vous présenter les excuses de Monsieur Hervé DEVILLEMANDY, le Maire de Confolens, qui regrette de ne pas être là ce soir, bien sûr, mais qui est retenu hors du département par ses obligations professionnelles.

La commune de Confolens, très directement concernée par l'une des options de passage présentées au débat public, est heureuse d'accueillir cette réunion de proximité.

Confolens, qui est la Sous-préfecture du Nord Charente, est aussi la capitale d'un pays, la Charente Limousine. Aux confins de 3 départements, nous nous trouvons à égale distance d'Angoulême et des 2 capitales régionales dont nous allons certainement beaucoup parler ce soir, Poitiers et Limoges. Le cœur des confolentais balance entre ces 3 villes. Confolens est rassuré par leur proximité et suit avec intérêt le développement des 2 capitales régionales.

Notre population souhaiterait, en contrepartie de cet attachement, de ses liens naturels, trouver auprès d'elles un peu d'écoute, de respect, voire de considération, et l'expression, en tout cas, d'une réelle solidarité.

Souvenez-vous, pour ceux qui sont du secteur et qui connaissent bien le problème, lorsque nous nous sommes intéressés au projet de barreau autoroutier Nantes - Méditerranée, très important pour nous, il nous a été gentiment rappelé que le confolentais comptait plus de moutons que de camions sur nos routes départementales.

Ces propos, dans la bouche du premier magistrat de l'une de ces capitales, s'ils sont blessants, révèlent aussi, soit une totale méconnaissance du secteur, soit une volonté d'ignorer une réalité toute différente.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Notre pays produit effectivement des moutons et produit d'ailleurs également des bovins, mais il s'agit de produits labellisés, et les progrès réalisés en matière génétique ont permis d'exporter ces produits-là dans le monde entier.

La Charente Limousine compte aussi un tissu de PME performantes et innovantes dans des domaines aussi divers que la production et la transformation du papier et du carton, le travail de l'argile, les équipements électriques et bien d'autres filières encore.

Confolens se trouve au croisement de deux axes routiers naturels :

- Sud Nord remontant de la péninsule ibérique pour desservir toute l'Europe du Nord et de l'Est ; il s'agit de l'une des voies supportant, en France, la plus forte proportion de poids lourds ;
- Ouest Est reliant la façade Atlantique et, plus précisément, les ports charentais au centre de la France. C'est un axe qui, actuellement, est en train de littéralement exploser.

C'est une situation et une évidence que nous avons eu beaucoup de mal à faire admettre. Un projet réaliste, élaboré et piloté par l'Association présidée par Monsieur Pierre BAUDRILLER, a prouvé, lors du CIADT qui se tenait à Limoges, qu'il désenclaverait et favoriserait le développement économique dans les secteurs traversés.

Nous avons en tête l'exemple de la RN 20 et des effets produits par sa mise en deux fois deux voies relativement récente.

La ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges est une deuxième chance qu'il nous faut absolument saisir. Je me souviens de la présentation du projet TGV il y a une vingtaine d'années, et nous imaginions tout cela très loin, très fumeux ; nous n'étions pas, effectivement, concernés par le tracé, mais nous avons considéré, à juste titre, que cela constituait un défi important pour l'ensemble du territoire charentais. Ce projet a vu le jour et évolue maintenant au rythme de la mobilisation de crédits, il faut dire très importants.

Il n'y a pas de raisons objectives pour que ce nouveau projet n'aboutisse pas non plus. La création de la ligne LGV constitue une réponse à des objectifs de développement et d'aménagement du territoire. En accompagnant le mouvement d'ouverture du Centre de la France sur la façade Atlantique, ce projet peut inscrire le confolentais dans une nouvelle dynamique. Aussi curieux que cela puisse paraître, il existe une vie en dehors des agglomérations. Nous rappelons avec force que le confolentais est candidat au désenclavement et au développement. Le développement, effectivement, s'effectue, se réalise autour des grands axes lorsqu'ils irriguent les secteurs traversés, lorsqu'ils n'ignorent pas les collectivités desservies et respectent les populations qui souhaitent continuer à y vivre dignement.

Nous fondons donc beaucoup d'espoir sur ces 2 projets complémentaires, un routier et l'autre ferroviaire, pour Confolens, pour la Charente Limousine et pour le département de la Charente dans son intégralité.

Je souhaite maintenant que les débats soient riches et apportent une pierre à l'édifice des débats qui sont en train de se construire.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur DUTRIAT. Tout de suite, quelques éléments pour vous préciser un peu comment va se dérouler la réunion :

- Je vous ferai une présentation rapide du débat public dont vous entendez parler depuis le 1^{er} septembre ;
- Ensuite, le maître d'ouvrage vous présentera le projet ;
- Après sa présentation, je vous propose d'échanger avec le maître d'ouvrage, poser des questions, formuler des avis, etc.

Principe du débat public

Pierrette LARIVAILLE

Pour commencer, quelques mots sur le débat public. Le débat public est prévu par la loi. Il se situe très en amont dans le processus de décision d'un projet, et c'est une procédure qui permet à la population de participer au processus d'élaboration de ce projet.

Le débat public intervient donc très en amont, avant toute prise de décision, c'est-à-dire que le débat public va porter sur l'ensemble du dossier du projet, sur l'opportunité du projet (est-ce que ce projet est intéressant, pas intéressant et pourquoi ?) et les caractéristiques du projet.

C'est la Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité administrative indépendante qui a décidé de faire ce débat public, compte tenu de l'importance des enjeux du projet, en terme d'aménagement du territoire et au regard des incidences éventuelles du projet sur l'environnement et des incidences éventuelles en termes socio-économiques, compte tenu bien sûr aussi de la zone concernée.

La Commission Nationale du Débat Public a confié à une Commission Particulière du Débat Public le soin d'organiser ce débat et de l'animer.

La Commission Particulière du Débat Public est composée de 5 membres :

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

La Commission Particulière du Débat Public, comme la Commission Nationale, est indépendante, indépendante vis-à-vis du maître d'ouvrage et indépendante vis-à-vis de toutes les parties concernées, c'est-à-dire qu'elle ne porte pas de jugement, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur les avis qui sont exprimés par les uns et les autres.

Organiser le débat, ça veut dire donner à chacun le moyen de s'informer et le moyen de s'exprimer. Pour s'informer, bien sûr, il y a les moyens classiques : le courrier, internet et les réunions publiques. Les réunions publiques, c'est sans doute le moyen le plus direct pour poser des questions et pour échanger avec le maître d'ouvrage.

Aujourd'hui, nous en sommes à notre 18^{ème} réunion ; depuis le 1^{er} septembre, nous avons fait 18 réunions. Ces réunions ont été faites dans les secteurs qui pouvaient être, à un titre ou à un autre, concernés par ce projet, donc le Limousin, bien sûr, nous sommes allés en Poitou – Charente, à Poitiers ; nous sommes allés dans l'Indre, Périgueux, Cahors. Nous avons fait des réunions thématiques à Limoges et Poitiers.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Maintenant, nous faisons ce que nous appelons des réunions de proximité qui concernent plus spécialement les options de passage. Nous sommes allés à Bellac, à Montmorillon et, aujourd'hui, Confolens.

Ces réunions publiques sont enregistrées. Tout ce que vous direz sera consigné par écrit. Ces comptes-rendus des réunions publiques, vous pourrez les trouver, ensuite, sur le site internet, comme vous trouvez les comptes-rendus des autres réunions publiques, comme vous trouvez également les différentes contributions écrites qui auront pu être faites. Nous avons un nombre assez important de contributions écrites. Vous avez les chiffres qui sont affichés sur l'écran. Vous trouverez également sur le site internet les questions qui ont été posées et les réponses qui ont été apportées à ces questions.

Vous avez un certain nombre de documents qui sont à l'entrée de la salle comme les cahiers d'acteurs. Les cahiers d'acteurs, ce sont les contributions écrites qui ont été considérées comme pouvant être publiées et diffusées par la Commission Particulière du Débat Public. Il y en a, je pense, 8 ou 9 sur la table. Nous espérons vous en apporter une dizaine supplémentaire ; il se trouve qu'elles sont en train de sécher en ce moment, mais vous les trouverez, bien entendu, sur le site internet et vous pouvez toujours les demander à la Commission qui se fera un plaisir de vous les communiquer.

Comment ça va se passer après le débat ? Je vous ai dit que nous en étions à la 18^{ème} réunion. La semaine prochaine, nous avons les réunions de clôture du débat, une à Poitiers et une à Limoges. A Poitiers, c'est le 12 décembre et, à Limoges, c'est le 13 décembre. Vous êtes, bien entendu, invités à participer à ces réunions. Le débat s'arrête le 18 décembre.

Après la clôture du débat, la Commission devra faire son compte-rendu, et elle devra faire son compte-rendu dans les 2 mois maximum qui suivent la fin du débat, c'est-à-dire qu'elle devra avoir remis son compte-rendu au plus tard le 18 février 2007.

Ensuite, le maître d'ouvrage devra prendre sa décision, au plus tard, le 18 mai. Le débat public, il a pour objet de vous informer et de vous permettre de poser des questions, mais la finalité, c'est d'éclairer le maître d'ouvrage pour lui permettre de prendre une décision, la décision étant soit de poursuivre le projet, de le poursuivre en l'orientant de telle ou telle façon. Le cas échéant, le maître d'ouvrage peut également décider de l'abandonner et de s'orienter vers autre chose. La décision du maître d'ouvrage, ça sera, au plus tard, le 18 mai. C'est la loi qui le précise. Voilà pour ce qui est du calendrier.

Je pense que, très rapidement, maintenant, nous pouvons passer la parole à RFF, à moins que vous ayez des questions sur le débat public. Nous arrivons à la fin, mais je peux toujours répondre aux questions, bien entendu. Avez-vous des questions sur le débat public ?

M. ROMEU - Cheminot CFDT à Limoges

J'ai vu les deux dates, 12 et 13 décembre, et j'ai vu une date au 18 décembre.

Mme LARIVAILLE

Le 13 décembre, c'est la réunion de clôture Nous vous laissons encore 4 jours pour réagir sur le projet, pour poser des questions. Vous avez jusqu'au 18 décembre minuit pour vous exprimer sur le projet.

M. ROMECH

Par correspondance ou internet ?

Mme LARIVAILLE

Comme vous voulez.

M. ROMECH

D'accord. Merci.

Mme LARIVAILLE

Et réagir peut-être par rapport à ce qui sera dit aussi en réunion de clôture.

S'il n'y a pas d'autres questions sur le débat public, nous allons demander à RFF de présenter son projet. RFF est représenté par :

- Richard ROUSSEAU, Directeur Régional Centre – Limousin,
- Sylvestre SALIN, Chef du Projet débat public LGV Poitiers – Limoges.

Il y a également Madame Béatrice DEBLANGY qui est chargée d'étude au CETE de l'Ouest. Le CETE de l'Ouest a été chargé par RFF de réaliser l'étude environnementale dont Béatrice DEBLANGY, je pense, parlera tout à l'heure.

Monsieur SALIN, si vous voulez bien présenter le projet de RFF.

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 ce soir va s'articuler autour de 2 parties.

Dans un premier temps, j'aborderai le contexte général du projet

Dans la deuxième partie, j'aborderai plus les considérations techniques.

➤ Le projet et son contexte

Un élément, tout d'abord, historique concernant la ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges : il faut savoir que c'est une idée qui a plus de 15 ans puisque, dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de 1992, c'est une idée qui avait été initiée à cette occasion.

Pour la desserte du Limousin, 2 solutions avaient été envisagées à l'époque :

- la première consistait à créer ce qui, à l'époque, était appelé « le barreau Poitiers – Limoges » ;
- la deuxième solution consistait à aménager l'axe existant et à créer un certain nombre de sections à grande vitesse.

Élément important et intéressant, à l'époque, déjà, les sections à grande vitesse étaient prévues à 300 km heure, mais étaient imaginées en voie unique.

La solution du barreau Poitiers – Limoges était techniquement et financièrement la solution la plus intéressante, mais c'est la solution dite du TGV Limousin qui a été retenue à l'époque. Pourquoi ? Parce qu'il permettait de constituer ce que nous avons appelé le « y » renversé. Il y avait, en fait, 2 projets de TGV, un projet dit de TGV Auvergne et un projet dit TGV Limousin, et ces 2 projets se rejoignaient un peu au Sud d'Etampes, d'où cette appellation de « y » renversé.

En 1996, sur la demande du Ministre des Transports de l'époque, un rapport a été fait sur l'ensemble des infrastructures prévues dans le cadre du schéma directeur et le TGV Limousin n'a pas été poursuivi. Il convient aussi de signaler que le projet de TGV Auvergne, lui, n'a jamais aussi connu de développement. Donc une idée qui a plus de 15 ans.

Deuxième élément de contexte général, c'est celui que nous connaissons tous, qui est un changement dans la manière de concevoir les déplacements. Nous nous apercevons progressivement que le temps devient une composante importante, voire, pour certaines personnes, essentielle en matière de déplacement.

Parallèlement, nous nous apercevons que, pour des régions comme le Limousin, la grande vitesse devient un élément, un catalyseur, un facteur de développement, et qu'il devient important de pouvoir accéder rapidement et directement au réseau à grande vitesse, mais pas seulement. Ce qui est important dans le réseau à grande

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public vitesse, c'est de pouvoir accéder à l'ensemble des métropoles qui sont desservies par ce réseau.

A l'horizon 2016, va être mise en service la ligne dite Sud Europe Atlantique, ligne qui permettra de faire la liaison Bordeaux – Paris en 2 heures 10. Nous avons là les prémices d'un réseau à grande vitesse sur la façade Atlantique qui, à terme, devrait permettre de connecter les réseaux anglais, d'une part, du Benelux et allemands, d'autre part, avec le réseau qui est en train de se mettre en place, en ce moment, au niveau de la péninsule ibérique, notamment au niveau de l'Espagne. Si vous voulez, il y a là une opportunité puisque cette ligne passera à moins de 100 km du Limousin. Il y a donc une opportunité à saisir, du moins à étudier.

Le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges s'inscrit dans ce réseau en cours de constitution et valorise les infrastructures qui seront mises en place.

➤ **Les spécificités techniques du projet**

RFF propose, dans le cadre de ce projet, 3 options. Les options sont à concevoir comme des bandes d'une dizaine de kilomètres de large environ dans lesquelles pourra s'inscrire la future ligne à grande vitesse. Pour concevoir ces options de passage, Réseau Ferré de France a utilisé plusieurs critères, des critères d'ordre environnemental, des critères d'ordre technique et des critères d'ordre économique.

L'environnement est une composante importante, RFF y travaille dès les phases amont. Madame DEBLANGY pourra, au cours de la réunion, vous montrer ce qui a été fait en termes d'étude environnementale.

Deuxième type de critère pris en compte, ce sont les critères techniques et économiques car ils sont très liés. Au nombre d'entre eux, il y a la longueur totale du trajet qui détermine de manière importante le temps de trajet et, du temps de trajet, découle le nombre de voyageurs et les gains que va générer ce projet.

Un autre critère important, c'est le linéaire, la longueur de section de ligne nouvelle qui sera à créer qui, elle, influence fortement le coût de l'investissement.

Parallèlement, Réseau Ferré de France a, dans la définition de ces options, mis 2 critères supplémentaires :

- Le premier, c'est de pouvoir faire Paris – Limoges en 2 heures. Pourquoi 2 heures ? J'ai évoqué tout à l'heure la création d'un réseau à grande vitesse sur la façade Atlantique. Je vous ai dit que, en 2016, Bordeaux sera à 2 heures 10 de Limoges.

Midi-Pyrénées et Toulouse, dans le cas d'un débat public qui a eu lieu en 2005, ont fait le choix, pour se connecter à ce réseau à grande vitesse et à Paris et à l'Ile-de-France, de passer par Bordeaux, ce qui permettra, à l'horizon 2017, de pouvoir faire un Toulouse – Paris en 3 heures 10.

En 2013, sera mise en service la LGV Bretagne – Pays de la Loire et Nantes sera à 2 heures à peu près de Paris, Rennes à une heure et demie.

La LGV Est Européenne va permettre, dans un premier temps, en juin 2007, de mettre Strasbourg à 2 heures 20 de Paris, dans un deuxième temps, à une heure 50.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous voyons qu'il y a un ensemble de villes, de métropoles régionales qui sont entre 2 et 3 heures selon leur positionnement géographique et, pour Limoges, il vaut mieux être à 2 heures de Paris, d'où ce temps objectif de 2 heures.

- Le deuxième, c'est le fait de desservir les gares de Limoges, d'une part, et de Poitiers, d'autre part, en gare centre, c'est-à-dire que cette ligne à grande vitesse prévoit à ses extrémités de se connecter sur le réseau classique donc, du côté de Limoges, de se connecter sur la ligne Paris - Orléans - Limoges et, du côté de Poitiers, de se connecter sur la ligne Paris - Poitiers - Bordeaux.

Pourquoi se connecter sur le réseau classique ? Pour 2 raisons. La première, ça permet d'éviter d'avoir à réaliser des sections de ligne nouvelle dans des zones qui sont soit déjà urbanisées ou qui, à l'horizon de mise en service du projet, seront urbanisées, c'est le premier point.

Le deuxième point, ça permet de rentrer dans le cœur des villes et de bénéficier de l'ensemble des infrastructures de transport qui sont mises en place.

Une très bonne illustration, c'est ce qui est mis en place sur Limoges avec le CIEL, c'est-à-dire que nous avons la gare et, de la gare, nous pouvons prendre le TER, mais nous pouvons aussi prendre les cars départementaux ou le réseau de transport urbain.

Poitiers est en train de s'équiper d'un équipement similaire, d'où l'intérêt de rentrer dans les centres villes pour avoir une complémentarité entre le TGV et les autres réseaux de transport qui permettent de diffuser l'effet de la grande vitesse dans un territoire plus vaste.

Concernant les objectifs du projet, c'est un projet qui répond à une demande et cette demande peut se résumer en 2 points :

- C'est l'amélioration de l'attractivité du Limousin, mais pas seulement du Limousin puisque ce projet va permettre des gains de temps à des villes et à des départements comme Périgueux et la Dordogne, le Lot, Cahors, Aurillac, Brive, Ussel, Rodez, donc un projet qui permet d'améliorer l'attractivité et l'accessibilité sur Paris et l'Île-de-France, et qui va permettre de se connecter rapidement au réseau à grande vitesse et, de là, pouvoir atteindre un certain nombre de métropoles nationales.
- C'est aussi un projet qui permettra de renforcer les relations entre Poitiers et Limoges et d'accompagner la volonté d'ouverture du Limousin sur la façade Atlantique.

RFF propose donc 3 options de passage :

- Nous avons une option dite Nord, en bleu sur la carte qui, elle, prend le parti, à la sortie de Poitiers, de venir se connecter le plus directement possible sur la ligne classique Paris - Orléans - Limoges, tout en respectant un temps de trajet proche des 2 heures, ce qui fait que cette ligne viendrait se connecter au Nord des Monts d'Ambazac parce que, d'un point de vue environnemental et topographique, ceci constitue un point dur.

- La deuxième option qui est l'option Centre en rouge, elle prend le parti d'utiliser le couloir des infrastructures existantes, donc, d'une part, la ligne TER actuelle Poitiers - Limoges et, d'autre part, la RN 147.

- L'option verte qui nous concerne plus particulièrement ce soir prend un parti différent, c'est celui d'utiliser au maximum les longueurs de ligne à grande vitesse, c'est-à-dire qu'on desservirait Poitiers, on sortirait de Poitiers sur la ligne classique, on viendrait se reconnecter sur la future ligne Sud Europe Atlantique qu'on emprunterait à peu près jusqu'au Nord de Ruffec et, de là, on obliquerait sur Limoges et on viendrait se raccorder à l'entrée de Limoges.

Concernant la description plus technique, nous avons une longueur totale qui varie sensiblement selon les options puisque l'option Nord ferait environ 150 km, l'option Centre qui, en termes de longueur totale, serait la plus courte avec 125 km, et l'option Sud serait la plus longue avec 160 km.

Ce qui est important de voir, c'est le linéaire de ligne nouvelle qui serait créé dans chacune des options. Pour l'option Nord, il serait de 100 km, 115 pour l'option Centre et 90 pour l'option Sud. Il faut savoir que, dans ces linéaires de ligne nouvelle, une certaine partie serait à voie unique, donc respectivement 75 km sur les options Nord et Centre, et 70 km sur l'option Sud.

Concernant le coût de l'investissement de chacune des options, nous avons les options Nord et les options Sud qui présentent un coût similaire, 1,15 milliard d'euros. L'option Centre a un coût légèrement plus élevé, lié essentiellement au linéaire de ligne nouvelle supplémentaire à réaliser par rapport aux 2 options : 1,3 milliard d'euros pour l'option Centre.

Concernant les données socio-économiques de ces différentes options, le niveau de trafic attendu oscille entre 2,1 millions de voyageurs par an pour les options Sud et Nord et 2,2 millions pour l'option Centre.

Le coût, nous l'avons déjà évoqué. Un élément important souvent utilisé pour caractériser les projets, c'est le taux de rentabilité économique du projet. Il varie, dans le cas de l'option Nord à 2,2 %, à 2,4 % pour l'option Sud, et 3,3 % pour l'option Centre. Je voudrais insister sur un point qui est important et qui est intégré dans les circulaires que donne le Ministère, c'est que le TRE est un élément important, mais il faut le pondérer d'un certain nombre d'éléments qui sont peu ou pas quantifiables ou monétarisables, qui sont des choses comme l'intégration du projet dans une problématique de développement durable, les effets en terme d'aménagement, de développement du territoire ou économique, donc des choses difficilement quantifiables, mais qui doivent être prises en compte dans la décision finale qui sera à prendre.

Concernant le troisième aspect, l'aspect environnemental, je vais vous présenter, sous forme de 2 diapositives, les principaux enjeux, et Madame DEBLANGY pourra y revenir plus tard si vous le souhaitez.

Rapidement, 3 territoires sur lesquels nous avons recensé des enjeux environnementaux forts : l'agglomération de Poitiers, le Montmorillonnais et l'agglomération de Limoges. Parallèlement, il existe un certain nombre d'espaces eux aussi qui présentent des enjeux environnementaux forts : ce sont principalement les cours d'eau et les zones qui leur sont associées (zones humides, zones inondables) et des points plus particuliers qui peuvent être des zones protégées au point de vue

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public environnemental (des ZNIEFF, des zones Natura), qui peuvent être aussi des villes, des petites agglomérations, des hameaux, des installations classées au titre de l'environnement, des silos agricoles, une centrale nucléaire comme le cas de Civaux.

D'un point de vue environnemental, nous pourrions y revenir si vous le souhaitez plus largement.

Nous avons ici en tableau de synthèse les principaux éléments que nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer. Un qui n'a pas encore été évoqué, c'est le temps qui sera permis par ces différentes options. Quand on dit Limoges - Poitiers, en fait, les TGV feront Brive - Limoges - Poitiers - Paris. Si nous prenons la relation Paris - Limoges, elle pourrait être faite en 2 heures dans le cas des options Sud et Nord, et en une heure 50 dans le cas de l'option Centre. Les relations Poitiers - Limoges, elles, pourront être faites, selon les cas, en 45 minutes ou en 35 minutes. Nous voyons que, sur les relations Paris - Brive et Paris - Cahors, nous avons des temps qui sont de 3 heures et d'environ 4 heures.

Dernière diapositive pour vous resituer globalement où nous sommes dans la procédure et, si le projet venait à être poursuivi, qu'est-ce qui pourrait se passer ? Nous sommes actuellement dans le cadre du débat public. Après que la CPDP et que la CNDP aient produit leur bilan et le compte-rendu, Réseau Ferré de France aura 3 mois pour donner sa décision. Dans le cas où la décision serait de poursuivre ce projet, débiterait un processus d'étude de 6 à 8 ans qui, progressivement, permettrait d'affiner le tracé qui sera finalement retenu et proposé dans le cadre de la déclaration d'utilité publique.

Au-delà, commencera une période de 3 à 4 ans qui sera réservée à l'élaboration de la réalisation des travaux, ce qui ferait qu'une mise en service de la LGV Poitiers - Limoges pourrait être envisagée de manière concomitante à la mise en service de la ligne Sud Europe Atlantique, 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

Avez-vous des questions ou des observations à faire à Monsieur SALIN ?

M. ROMECH

Une question en général, vous avez parlé de voie unique sur 70 – 75 km et double voie, apparemment au départ de Poitiers et à l'arrivée de Limoges, donc ça fait 20 plus 20, 40.

Sur la zone voie unique, c'est marqué 70 – 75 km, vitesse 300 km heure. Pour quelle raison ça serait à 220 sur les doubles voies ?

M. SALIN

Sur la section unique centrale à une voie, pourquoi cette section serait à 320 et pourquoi les sections à double voie seraient à 200 ?

Le linéaire fait 20 km et, si on accélérât, on monterait progressivement à 300, mais il y a un problème technique, c'est que, lorsque nous passons de deux voies à une voie, nous avons ce que nous avons des aiguilles. Or, aujourd'hui, techniquement, les aiguilles ne permettent d'aller qu'à 220. Nous voyons que, sur la section à 2 voies, nous pourrions monter à 320, on serait à 320 durant très peu de temps puisque nous aurions peu de linéaire, il faudrait qu'on redescende pour pouvoir passer l'aiguille à 220, réaccélérer sur la section à voie unique, passer à 320, puis décélérer pour prendre l'aiguille suivante, par exemple, du côté de Limoges.

Nous avons pris le parti, dans les calculs de temps qui ont été faits, nous sommes aux vitesses classiques donc 150 – 160 lorsque nous sommes sur les sections classiques, nous prenons les sections à double voie, nous montons à 220, nous gardons cette vitesse à 220 pour passer les aiguilles et, une fois que nous avons passé ces aiguilles, nous montons à 320 km heure. Voilà pourquoi nous sommes à 220 et à 300.

Il faut savoir que, pour passer de 0 à 320, il faut 14 km et il faut 5 minutes et 15 secondes exactement.

Mme LARIVAILLE

Monsieur.

M. PUYGRENIER

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je m'appelle Marcel PUYGRENIER et je suis de Saulgond. J'ai appris par hasard que, ici, il y avait une ligne à grande vitesse, donc pour la région, ce sont uniquement des nuisances. Vous ne dites jamais comment vous expropriez, à quel prix et comment vous réparez les nuisances que vous causez, notamment par le passage de trains à 300 km heure.

Je ne pense pas que la région va en tirer un profit, plutôt un désavantage et une dévalorisation de tous les riverains qui vont subir des nuisances. Et nous ne savons rien sur le tracé exact. Chez le notaire, j'ai vu un tracé qui passait par les communes, mais qui n'est pas publié dans vos documents. Est-ce que ce tracé est secret ?

Mme LARIVAILLE

Je pense que c'est une bonne question.

M. SALIN

Une très bonne question et une question très vaste. Le tracé n'est pas secret pour la raison qu'il n'existe pas. Ce qu'il faut savoir, c'est que nous sommes en amont, très en amont. Le débat public sert à définir les opportunités, les grandes caractéristiques et les options, c'est-à-dire que nous travaillons à grands traits. Le tracé ne sera connu que dans 6 à 8 ans, lorsque nous ferons l'enquête publique. Est-ce que nous pouvons, s'il vous plaît, passer l'animation concernant la progressivité des études, pour vous expliquer comment ça se passe et pourquoi, aujourd'hui, nous ne pouvons pas avoir de tracé ?

Nous sommes en débat public, nous avons un projet sur lequel il y a 3 options. A l'issue du débat public, si le projet se continue, une option, 2 options, 3 options peuvent être étudiées. Prenons le cas le plus simple où il y a une option qui est retenue. Nous avons donc une option d'une dizaine de kilomètres de large. Il faut savoir qu'une LGV, si nous prenons uniquement la largeur de la voie, c'est 13,90 mètres. Nous avons donc une certaine latitude pour pouvoir mettre une ligne à grande vitesse.

Nous allons rentrer dans un processus d'étude. Les premières études sont dites les études préliminaires. Nous allons commencer par faire un diagnostic et nous allons ressortir un certain nombre de diagnostics, notamment environnementaux, nous allons ressortir un certain nombre de zones à fort enjeu. Ça peut être, par exemple, en marron, du relief, ça peut être en rouge des agglomérations et, en vert, des zones naturelles.

Au cours des études préliminaires, nous allons définir des familles de fuseaux, c'est-à-dire que, d'une option de 10 km de large, nous allons passer à des fuseaux de 1.000 mètres de large. Nous allons définir ce que nous appelons dans les études préliminaires des familles parce que, sur 10 km, nous pouvons passer plusieurs fuseaux, selon que nous voulons éviter telle zone ou telle autre, nous privilégions la desserte d'une ville par rapport à une autre.

A l'issue des études préliminaires, un fuseau va être choisi ; ça donnera lieu à ce que nous appelons une décision ministérielle, donc il y a un fuseau qui va être choisi.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Généralement, les études préliminaires, il faut 2 bonnes années pour les faire, plus la décision ministérielle.

A la suite de ça, dans ce fuseau, nous allons définir une bande de 500 mètres qui va être l'objet de l'enquête publique et qui donnera lieu à déclaration d'utilité publique. C'est dans cette bande de 500 mètres que pourront se réaliser ce que vous avez évoqué tout à l'heure les expropriations. A la suite de ça, c'est dans cette bande de 500 mètres que nous définirons le tracé. Ça, c'est un processus d'étude progressif, c'est-à-dire que nous allons prendre 10 km, 1.000 mètres, 500 mètres et nous finirons par une bande qui sera, selon les cas, entre 50 et 150 mètres.

Tout au long de ce processus, il y a un processus de concertation, concertation avec les élus locaux, avec les collectivités territoriales, avec les riverains qui seront concernés par les options, les fuseaux et la bande de 500 mètres.

Aujourd'hui, je sais que c'est frustrant pour vous, mais nous ne pouvons pas parler de tracé. Nous pouvons simplement évoquer un certain nombre de principes. J'espère avoir répondu à votre question, du moins avoir apporté des éléments suffisants.

Mme LARIVAILLE

Parfait. Monsieur.

M. CHENE – Enseignant sur Limoges

Bonsoir, Pierre CHENE, enseignant sur Limoges. J'écoutais le discours de l'Adjoint au Maire, le discours d'entrée qui parlait d'un grand avantage pour la région, situant Confolens à mi-distance entre Poitiers et Limoges. Pour prendre ce fameux TGV, de toute façon, il faudra soit aller à Poitiers, soit aller à Limoges, je ne vois donc pas trop l'intérêt.

D'autre part, vous nous parlez d'impact environnemental. Vous nous parlez de 3 options, une option qui est la modernisation d'une ligne déjà existante, le tracé rouge, et 2 autres tracés qui vont engendrer des travaux forcément, donc des nuisances environnementales : on ne trace pas une route sans faire de dégâts, vous le savez bien.

Moi, maintenant, j'aimerais bien connaître votre opinion ou connaître pourquoi ces options de tracé, alors qu'il y a déjà un tracé existant qui pourrait être simplement amélioré. Merci.

M. SALIN

Vous faites, je suppose, référence à la ligne TER Poitiers – Limoges. D'accord. Nous avons envisagé cette solution, c'est-à-dire que, dans l'option Centre, nous proposons au débat la création d'une ligne nouvelle en site propre, en site nouveau, mais nous avons analysé la possibilité de reprendre tout ou partie de la ligne TER actuelle.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il se trouve que, pour des raisons techniques, seulement une partie de cette ligne pourrait être utilisée, pas toute la ligne, ce qui ferait que nous aurions à créer quand même des sections de ligne nouvelle, mais, sur certaines sections, nous pourrions réutiliser la plate-forme et la ligne actuelle.

D'un point de vue coût et d'un point de vue temps, nous avons des performances qui sont entre l'option Centre qui est l'option qui permet les meilleurs temps de parcours, et les options Nord et Sud, donc nous aurions des performances en terme de temps qui seraient intermédiaires. Nous n'aurions pas 2 heures d'un côté pour faire un Limoges - Paris et une heure 50, nous aurions une heure 55.

En termes de coût, nous aurions un coût qui serait légèrement supérieur à celui de l'option Centre puisque c'est plus complexe à faire, soit 1,4 milliard d'euros. Toutefois, nous avons considéré que cette solution, en fait, pouvait être une variante de l'option Centre que nous vous avons présentée. Nous considérons, à ce stade des études, que c'est une solution qui n'est pas écartée, que si le projet se poursuit et que si nous avons des études à faire sur l'option Centre, c'est quelque chose qui sera étudié. C'est quelque chose qui a été étudié et qui n'est pas écarté.

Mme LARIVAILLE

Oui, Monsieur.

Un intervenant

C'est une question un peu complémentaire à celle qui vient d'être posée : la ligne LGV que vous proposez ne comportera pas d'arrêt intermédiaire, donc il n'y aura pas d'arrêt à Confolens. Je crois savoir aussi que cette ligne LGV ne supportera que des trains LGV, c'est-à-dire qu'il ne pourra en aucun cas y avoir de trains TER. Donc, moi, je me pose la question : quel intérêt pour notre territoire ? Ça n'empêchera pas les confolentais d'aller prendre le train à Poitiers, ça ne nous apportera absolument aucun avantage.

Autre question un peu complémentaire également à celle qui vient d'être posée : vous envisagez la création d'une ligne LGV Limoges - Poitiers, mais je crois savoir qu'il y a un projet de modernisation de la ligne TER Limoges - Poitiers. Est-ce que ces deux projets ne sont pas concurrentiels et pourquoi est-ce que vous vous engagez sur 2 projets ?

M. SALIN

Concernant le projet de modernisation de la ligne TER Poitiers - Limoges et une concurrence éventuelle entre les 2 projets : le projet actuellement qui est commencé puisqu'il a commencé cet automne par des aménagements sur Mignaloux et Nantiat, notamment, est un projet qui, à terme, vise à faire passer le temps qui est actuellement de 2 heures à une heure 30 - une heure 35, et qui vise, à terme, à faire que le nombre de fréquences qui est actuellement de 3 ou 4 selon le sens que l'on prend passe à 15, donc un projet très ambitieux en terme de diminution du temps

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public puisque nous le diminuons de 25 %, ce qui, pour un projet de ce type-là, est important, et multiplier par plus de 5 le nombre de dessertes.

Ce projet est un projet régional, c'est un projet qui va permettre à l'ensemble des villes qui sont sur le trajet de pouvoir, d'une part, échanger entre elles et, d'autre part, de pouvoir se connecter plus souvent et plus rapidement sur Limoges ou sur Poitiers et de profiter de tous les services qui y sont associés, notamment la possibilité de prendre le TGV.

Ce ne sont pas des projets concurrents. Pourquoi ? Lorsque nous aurons mis en service cette ligne, nous envisageons 345.000 voyageurs, c'est-à-dire 345.000 personnes qui utiliseront cette ligne, mais qui ne l'utiliseront pas pour faire du Poitiers - Limoges ; ils l'utiliseront pour faire du Montmorillon - Poitiers, pour faire du Le Dorat - Poitiers, pour faire du Le Dorat - Montmorillon. Nous nous apercevons que, sur ces 345.000 personnes qui utiliseront cette ligne, seulement 50.000 l'utiliseront pour faire le trajet de bout en bout. Il est évident que les personnes qui utilisent cette ligne pour faire le trajet de bout en bout, si, parallèlement, il y a un projet de LGV qui met Limoges à 45 minutes de Poitiers ou 35 minutes selon les options, ces personnes prendront le TGV. Ça veut dire qu'il y aura encore 290.000 personnes qui utiliseront la ligne sur tout ou partie, ce qui est un chiffre quand même considérable. 290.000 voyageurs sur une ligne TER, Madame FRUCHON de la SNCF pourra le confirmer, c'est très important.

Si vous voulez, la LGV va prendre une petite part du trafic, mais il restera une part significative, 290.000 sur 345.000, qui restera sur cette ligne et qui bénéficiera des aménagements réalisés. Ces 2 projets ne sont donc pas concurrents, ils sont complémentaires d'une certaine façon.

Concernant les avantages pour Confolens, pourquoi il n'est pas prévu dans le cadre du projet une gare, ni à Confolens, ni à Montmorillon, ni à Bellac ? Parce que le système TGV privilégie la desserte des grandes métropoles régionales et laisse à ces grandes métropoles régionales le soin de répartir le trafic sur les territoires qui les entourent. Nous parlons d'une ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges, mais, je vous l'ai dit tout à l'heure, le TGV va plus loin, c'est-à-dire que nous avons un TGV qui arrive à Limoges. De là, à Limoges, par le biais des services TER, nous pouvons gagner Guéret ou Ussel ou Périgueux, mais aussi, par le biais des cars régionaux, nous pouvons aller dans tout le département et, par le biais des transports en commun urbains, nous pouvons aller dans toute l'agglomération de Limoges. Le TGV continue sur Brive et, à Brive, nous avons une deuxième étoile et nous avons le même phénomène. Nous nous apercevons que nous avons un phénomène en cascade. Les gens de Rodez et d'Aurillac, par rapport au temps qu'ils ont actuellement sur Paris, vont gagner une heure avec ce système-là. Alors, bien sûr, ils ne seront pas en grande vitesse entre Aurillac et Limoges, mais, là, ils bénéficieront des temps classiques parce que le projet ne prévoit pas une création de ligne à grande vitesse jusqu'à Aurillac et Rodez, mais, une fois qu'ils seront à Limoges, ils bénéficieront de la grande vitesse et du gain que nous aurons grâce à cette ligne à grande vitesse.

Deuxièmement, il faut savoir que, pour que les temps de trajet soient intéressants et soient attractifs pour la clientèle, il faut éviter les arrêts et, généralement, nous essayons de faire que les arrêts soient tous les 100 km. Il y a quelques rares cas où cette règle-là ne s'applique pas, mais, généralement, nous essayons de faire qu'il y ait au moins 100 km parce que, le temps qu'on lance un TGV, qu'il puisse circuler sur

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
une section de ligne nouvelle suffisamment longtemps pour engranger du temps, il faut au moins 100 km.

Voilà les raisons qui expliquent pourquoi il n'y aura pas de gare dans le confolentais, ce qui n'empêche pas que les gens de Confolens ou de la zone qui veulent prendre le train, de Limoges ou de Poitiers, bénéficieront soit des temps générés par la grande vitesse, soit des fréquences qu'il pourrait y avoir, selon les possibilités qui leur sont offertes.

Mme LARIVAILLE

Monsieur lève le doigt depuis un moment.

M. URROZ

Merci. Vous avez répondu à ma question puisque je voulais vous demander où vous comptiez mettre la gare à Confolens. Apparemment, vous ne comptez pas la mettre. Il vaut mieux que ça soit dit parce qu'il y a des gens qui croient qu'on va développer le confolentais avec cette ligne.

Deuxième point, sur la carte que vous venez de présenter, la ligne Angoulême – Limoges, apparemment, a disparu. Nous voyons Limoges - Périgueux. Limoges – Angoulême, TER, disparu. Vous comptez le supprimer aussi ?

Troisième point : dans votre exposé, vous justifiez votre plan TGV par l'importance qu'il y aurait à être rattaché à Paris en moins de 2 heures ou moins de 3 heures. Je trouve que c'est une vision centralisatrice du développement, celle que nous avons apprise à l'école autrefois quand nous avions l'étoile des trains de la SNCF. Je pense qu'au niveau européen, il faudrait peut-être évoluer dans la vision hexagonale. Je trouve que c'est un centralisme qui est dépassé, que vous mettez en œuvre.

Ensuite, notre problème, dans le confolentais, comme quelqu'un l'a dit tout à l'heure, c'est la transversale européenne pour les marchandises. Il y a de plus en plus de camions. Je ne vois pas très bien quelle est votre réponse à ce problème-là qui est un problème européen, les flux commerciaux entre la péninsule ibérique et l'Europe de l'Est. Vous, vous cherchez à capter des gens qui iraient à Paris, je suppose des cadres qui auront leur résidence secondaire vers chez nous, qui iront travailler à Paris, qui viendront ici dans les villes dortoirs. Personnellement, je trouve que c'est un projet un peu ras les pâquerettes pour la SNCF.

M. SALIN

Beaucoup d'éléments dans votre question : Richard ROUSSEAU va répondre concernant les camions et puis, je répondrai aux 4 points que vous avez évoqués.

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

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Un petit mot sur Limoges – Angoulême : c’est vrai que ça pourrait figurer sur notre carte, mais il faut avoir une certaine logique. Par exemple, la ligne Limoges – Angoulême, je dirais qu’elle est dans la logique du TGV telle que nous vous l’avons montrée, pour la zone de Saillat vers Limoges. Il est clair que, pour les gens qui sont sur le versant charentais, compte tenu de la desserte d’Angoulême, il sera plus logique d’aller vers Angoulême sur ce servant-là que d’aller vers Limoges, tel qu’est l’équilibre des dessertes actuelles, mais c’est vrai que nous aurions pu faire figurer sur la carte Angoulême, je vous en donne acte.

En ce qui concerne les réflexions concernant l’importance des trafics routiers que nous pouvons connaître sur cette région, y compris dans les départements voisins, dans la Haute-Vienne, il est clair que le problème majeur auquel nous sommes confrontés, c’est que la France est quelque part entre une Europe qui se développe vers l’Est et la péninsule ibérique où le développement industriel est grandissant et, quelque part, c’est en grande partie par le Sud Ouest et par différents axes que s’écoule ce trafic routier important vers la péninsule ibérique.

Pour répondre à cela, il y a, dès à présent, des études qui sont engagées ; des discussions dans le cadre des contrats de projet Etat – région, c’est-à-dire des projets qui seront cofinancés entre l’Etat et la région dans les prochaines années, ont été lancées avec l’idée de créer ce que nous appelons une autoroute ferroviaire, c’est-à-dire en utilisant un axe ferroviaire et en mettant à des heures régulières un certain nombre de convois longs qui permettront d’acheminer les semi-remorques.

Il y a un projet d’autoroute ferroviaire Sud Ouest qui rassemble un certain nombre de partenaires autour de RFF, y compris des sociétés d’autoroute, qui consisterait, à partir du Nord Pas-de-Calais, pour un premier point de départ éventuel, pour un deuxième point de départ ou du Sud Ile-de-France, ou de quelque part dans le Loiret et, en utilisant l’axe Paris – Orléans – Tours – Bordeaux jusqu’à la frontière espagnole, de se donner un moyen d’acheminement performant sur les camions, étant entendu que les espagnols travaillent d’ores et déjà à une ligne qui permettrait d’aller jusqu’à Vittoria à écartement standard, qu’il y aurait un point de débarquement pour les camions en deçà de la frontière pyrénéenne.

Tout ce dispositif, il est lié à tout le schéma TGV que nous mettons en place parce que, si nous pouvons imaginer un certain nombre d’expérimentations à relativement court terme, il est clair que cette autoroute ferroviaire n’aura un sens que quand le TGV fonctionnera entre Tours et Bordeaux en dégagant des capacités, qu’il fonctionnera entre Bordeaux et la frontière espagnole, sujet qui est actuellement en cours de débat public pour dégager également des capacités.

L’autre projet prévoit un certain nombre d’étages de réalisation en fonction de l’ouverture des lignes TGV, c’est-à-dire que la création de lignes TGV aboutit comme résultat à permettre d’apporter des réponses dans le domaine du transport de fret avec les capacités qu’il donne sur les lignes actuelles.

Tout à l’heure, nous parlions que l’achèvement de Tours – Bordeaux est visé pour 2016 ; pour l’autoroute ferroviaire, avec en corollaire, le problème de dégagement du gabarit d’un certain nombre de tunnels ferroviaires, le premier étant à Poitiers et l’Aquitaine, là, il y a un projet qui peut trouver des applications progressives du relativement court jusqu’à des horizons 2016 et 2025 et apporter des réponses en terme de capacité d’acheminement de camions entre l’Ile-de-France et l’Espagne très, très significatives.

Mme LARIVAILLE

Bien. Madame.

Mme NGOMBET

Madeline NGOMBET. Je n'ai pas entendu la réponse tout à l'heure à la question : quel est l'intérêt de ce projet pour le confolentais parce que nous sommes une région traversée et seulement traversée ? Quel est l'intérêt pour nous dans ce territoire ?

M. SALIN

L'intérêt, du moment qu'il n'y a pas une gare, peut paraître relatif. Après, le problème est l'accès aux gares TGV et les services qui seront proposés par rapport aux besoins que les gens en ont.

Il y aura, avec le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, des TGV à Limoges ; il y en aura à Poitiers. Ce sont des possibilités de prendre le TGV. Je reconnais que ça n'aura d'intérêt que pour les gens qui prendront le TGV, et j'en conviens parfaitement.

Bien sûr, il y a des TGV parce que vous aurez la ligne Sud Europe Atlantique qui passera et qui augmentera naturellement le trafic notamment à Poitiers et à Angoulême.

M. ROUSSEAU

En complément, tout à l'heure, Monsieur disait « vous êtes polarisé sur le fait d'aller à Paris », non. Ce qui a été dit au début de l'intervention de Sylvestre SALIN, c'est que nous développons, nous nous intégrons dans un réseau européen et nous allons développer des maillages et des possibilités. Plus vous avez de relations possibles, plus vous avez de fréquences.

Actuellement, il n'y a pas de possibilités évidentes de faire Limoges – Nantes par le fer. Si nous regardons l'avenir avec une ligne TGV qui passe par Poitiers, un certain nombre de TGV donneront la possibilité à Saint-Pierre-des-Corps de se mettre sur les trains à 200 à l'heure qui feront Orléans – Nantes. Je dirais que nous sommes dans une logique de maillage du ferroviaire qui est bien loin d'une pure relation Limoges – Paris ou Brive – Paris.

Mme LARIVAILLE

Monsieur.

M. DE RICHEMONT – Sénateur de la Charente

Henri DE RICHEMONT, Sénateur. Je dois dire que tout le monde est conscient dans cette salle que ça ne présente aucun intérêt pour la Charente et pour le confolentais. Moi, je veux me mettre dans la peau de ceux qui ont intérêt à prendre le TGV et je veux me mettre dans la peau également de RFF et de la SNCF.

J'ai lu avec grand intérêt votre revue, votre brochure qui est très bien faite et je vous en félicite. Je me dis, mais pourquoi présentez-vous une alternative Sud parce que les gens qui prennent le TGV, ils ont envie d'aller vite et l'option Sud, elle est 10 minutes plus longue que l'option centrale.

L'option Sud, il y a 160 km ; l'option centrale, il y a 125 km. Les gens qui prennent le TGV, ils n'ont aucun intérêt à défendre l'option Sud.

Je sais bien que l'option Sud, elle est peut-être 150 millions moins cher que l'option centrale, mais, Madame, Messieurs, quand je lis votre papier, il y a plus 30 % de voyageurs sur l'option centrale et il n'y en a que 22 pour l'option Sud, c'est-à-dire que l'option centrale, elle est plus rentable pour RFF, plus rentable pour la SNCF, alors pourquoi donc présenter une option Sud ? Il suffit de lire votre revue, il n'y a pas d'hésitation à avoir, il n'y a qu'une option intéressante pour les voyageurs qui veulent aller vite, pour RFF et pour la SNCF, c'est celle qui mettra Paris et Limoges en une heure 50 ; les autres, c'est plus long, c'est un peu moins cher, c'est moins rentable et donc, le choix s'impose d'emblée. C'est la raison pour laquelle je suis heureux qu'il y ait ce débat, mais, encore une fois, je ne comprends pas pourquoi vous avez envisagé l'option Sud qui ne présente aucun intérêt pour personne.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur SALIN.

M. SALIN

Pourquoi ? Parce que nous avons, comme je vous l'ai dit dans les options, fait un compromis entre plusieurs composantes, des composantes environnementales, techniques et socio-économiques, et nous avons essayé de présenter des solutions que nous avons fait contraster. S'il n'y avait eu qu'une solution, il n'y aurait pas eu débat. Une solution, nous ne discutons pas.

Si vous voulez, il nous a semblé qu'en proposant ces 3 options qui ont des partis différents, je les ai expliqués, celui-ci d'utiliser au maximum des infrastructures à grande vitesse, nous nous sommes aperçus qu'en utilisant au maximum les infrastructures à grande vitesse, nous obtenions un temps compatible avec nos objectifs, nous obtenions un coût compatible avec ce que nous nous étions fixés comme objectifs, c'est-à-dire que nous avions une option qui n'était pas plus cher que les autres, nous étions toujours dans la même fourchette de coût, donc il était logique de la présenter.

Je voudrais répondre à Monsieur tout à l'heure parce que nous n'avons pas répondu tout à fait à sa question, notamment le centralisme. Le centralisme, ça aurait été de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public faire une ligne Nord Sud, direct Paris. Maintenant, qu'est-ce que nous nous apercevons en France ? Nous nous apercevons qu'il y a un certain nombre de structures qui ont été mises en place, la LGV SEA en sera une des dernières, nous avons une étoile qui se forme. Maintenant, qu'est-ce que nous nous apercevons ? Nous nous apercevons que, pour aller à Paris, plutôt que de tracer des droites sur Paris, il est plus intéressant peut-être de faire ce que nous appelons des connexions. C'est le choix qu'a fait Toulouse, c'est-à-dire que Toulouse a choisi de se connecter sur Bordeaux. Pour desservir Limoges, il est plus pertinent d'un point de vue technique et d'un point de vue financier de se connecter sur Poitiers.

Une autre transversale qui montre que nous ne sommes plus dans un raisonnement de centralisme, avec Rhin - Rhône, nous sommes en train de faire une liaison TGV province - province.

Il faut savoir aussi que cette ligne permettra aussi des relations Brive - Lille avec desserte de Roissy et que, avec les correspondances que nous avons à Poitiers ou que nous aurons à Paris ou que nous pourrons avoir dans quelques années dans d'autres villes desservies, nous pourrons faire du province - province ou du province - étranger sans passer par Paris, ce qui est quand même un élément fort.

Mme LARIVAILLE

Monsieur, allez-y.

M. LE TURDU - Conseil Régional Poitou - Charente

Bonjour. Jean-Yves LE TURDU, Conseil Régional et pour les Verts Charente. J'avais 3 remarques et la première est très courte : Monsieur ROUSSEAU, je suis très heureux d'apprendre ce soir que, dans le contrat de projet Etat - région, on parle des infrastructures parce que, à ma connaissance, les infrastructures ont justement été sorties et nous le verrons dans les documents plus tard.

M. ROUSSEAU

Attendez, les infrastructures routières ont été sorties ; les infrastructures ferroviaires sont dans tous les contrats de projet.

M. LE TURDU

Je reprends le propos de Henri DE RICHEMONT, ok, la Charente va encore se sacrifier une fois, nous allons regarder passer les trains. Je rappelle qu'au moment du débat sur la SEA, le Président du Conseil Général de l'époque avait invité tous les conseils municipaux à prendre délibération pour dire « il faut que le TGV passe en Charente », et nous avons été 5 communes à voter délibération « il faut que le TGV s'arrête en Charente » ; c'était juste un verbe qui était changé, mais ça a quand même toute son influence et nous voyons aujourd'hui ce que ça veut dire.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous parlons de maillage du territoire. De qui se moque-t-on quand on dit « de Limoges, on va rattraper Poitiers pour aller plus loin » ? Si je me situe en tant que français de France, je me demande ce que les gens de Châteauroux vont devenir, ce que les gens d'Orléans vont devenir. La ligne POLT, est-ce qu'elle était aussi mauvaise que ça ? En terme d'aménagement du territoire, il me semblait plus malin d'investir sur la ligne POLT, d'une part, et de travailler, par ailleurs, sur le réseau ALTRO pour desservir en transversal et, là, on pourrait me parler de maillage que je suis prêt à prendre.

Demain, je ferai mon aller – retour à Paris en TGV, merci, mais je vais aussi souvent à Nantes ou à Angers ; il me faut 3 fois plus de temps, plus la voiture, etc. Si nous parlons de maillage, parlons de maillage pour tous.

La deuxième chose, c'est au niveau économique et faisabilité. Je ne dois pas savoir compter ; je suppose que, dans tous les documents de la Commission Nationale, les éléments et les faits sont fondés ; après, les interprétations des uns et des autres sont ce qu'elles sont. Quand on me dit que, pour faire ce bout de tracé Limoges – Poitiers, il faut 1,5 milliard d'euros, je pense que ce chiffre est à peu près aussi fondé que quand on me dit qu'il faut 264 millions pour réaménager la POLT. Nous avons un écart quand même de 1 à 5, voire de 1 à 6 et, sur un tracé, nous aménageons l'ensemble du territoire, premièrement.

Deuxièmement, moi, j'aime mieux tenir que courir, c'est un vieil adage. Trouver 1,5 milliard pour faire 100 km, j'imagine le temps qu'il va falloir pour le trouver alors que nous pouvons trouver beaucoup plus facilement les 264 millions d'euros pour faire la POLT et, en même temps, nous trouverons de l'argent pour faire la ligne ALTRO.

Une question subsidiaire en termes de financement : aux dernières Commissions Permanentes du Conseil Régional, nous avons voté une nouvelle rallonge de 4 millions d'euros pour les études de faisabilité de la ligne Sud Europe Atlantique. Nous n'avons pas encore commencé à parler qui va payer les travaux eux-mêmes. 1.115.000, c'est quand même deux ans de budget intégral du Conseil Régional, donc ne venez pas nous demander trop d'argent derrière, nous ne pourrions pas suivre parce que nous avons aussi d'autres choses éventuellement à faire que la ligne Poitiers – Limoges.

Enfin, en terme de faisabilité et d'impact sur l'environnement, il me semble qu'en aménageant la POLT, nous n'avons pas à perdre de temps sur des études de territoire, sur des acquisitions foncières toujours très longues ; nous avons le tracé, nous n'avons plus qu'à le faire alors que, sur les autres tracés, il faut faire des études, faire des expropriations, construire des grands ouvrages et nous savons que c'est quand même beaucoup plus long, beaucoup plus compliqué. Je préfère tenir que courir en ayant un vrai maillage de territoire pour un prix moindre et qui serve un maximum d'habitants.

M. ROUSSEAU

Il faut qu'on clarifie un certain nombre de choses par rapport au problème lié à ce qui a été dit à un certain moment sur le dossier POLT.

Premièrement, vous faites référence à la démarche menée par ALTRO. Si vous lisez la contribution de l'Association ALTRO, ALTRO considère que le fait de réaliser un

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
barreau entre Poitiers et Limoges constitue une première étape dans sa réflexion transversale, donc ALTRO ne se positionne pas contre le projet TGV, mais considère que c'est un maillon dans le dispositif auquel ils réfléchissent.

En ce qui concerne le projet POLT, la modernisation de l'axe jusqu'à Cahors, aucune collectivité n'aura à financer les 265 millions d'euros parce que la remise à niveau de la ligne a été faite au cours des 3 dernières années par RFF pour ce montant de 265 millions d'euros que vous devez trouver quelque part dans le dossier. Nous pouvons dire que cette ligne, elle est à un niveau qui permet actuellement des performances de l'ordre de 2 heures 45 pour des trains directs entre Paris et Limoges. Après cette remise à niveau, cette ligne est une des meilleures lignes du réseau français. Je rappelle simplement que, l'année dernière, pour l'ensemble de son réseau, RFF a investi 970 millions d'euros, donc 970 millions pour l'ensemble du réseau et 265 millions sur un seul axe pendant 3 ans.

Il y a donc eu des travaux importants. Actuellement, la région Auvergne va essayer de voir dans le contrat de projet comment elle peut sur Paris - Nevers - Clermont arriver au même niveau de performance que nous avons déjà sur Paris - Limoges.

Par contre, cette ligne, les performances que nous avons actuellement de 2 heures 45, c'est quelque chose qui a été extrêmement optimisé depuis l'époque du Capitole. Après, faire un saut de performance sur cet axe, ce n'est plus 265 millions d'euros ; les approches que nous avons eues sont ce chiffre en centaine de millions d'euros ; l'approche que nous pouvons faire avec des shunts, c'est-à-dire contourner Vierzon, contourner un certain nombre d'endroits pour avoir des performances sur l'axe, nous pouvons dire que les derniers calculs qui ont été faits, au-delà des 2 heures 45, pour gagner 13 minutes, il y a 600 millions d'euros à investir.

Nous voyons que nous arrivons dans des ordres de grandeur très, très importants parce que, je le dis encore, c'est un axe de qualité et c'est un axe qui a déjà été optimisé.

A un moment donné, il y a eu un certain nombre d'études qui ont été menées par RFF, qui ont été des études lourdes. Par l'intérêt sur cet axe, on pouvait présenter l'utilisation de TGV transformé, pendulé. Si nous partons de ce 2 heures 45 qui est le meilleur temps possible de la ligne, un TGV pendulaire permettait de gagner 14 minutes. Comment gagnait-il ces 14 minutes ? Comme c'était un TGV, il pouvait rouler à 220 sur les portions nombreuses qui sont à 200 à l'heure, il gagnait de l'ordre de 7 minutes. Dans la traversée de la Creuse qui est la zone la plus sinueuse, la pendulation permettait de gagner 7 minutes.

Je dirais que les gains possibles, ils ont été étudiés, ils ont été chiffrés, mais le dispositif a ses limites. Une des contraintes de cette ligne qu'il faut toujours avoir en tête, c'est que cette ligne, à partir d'Etampes, elle est limitée à 140 à l'heure parce que nous sommes mêlés au trafic de la ligne C. Or, il faut savoir qu'Etampes est à 50 km de Paris, c'est-à-dire à mi-chemin d'Orléans, et donc, là, c'est forcément un facteur limitant de performances alors qu'à l'inverse, l'arrivée sur Montparnasse se fait par une ancienne ligne Paris - Chartres par Gallardon qui n'a jamais été installée et que les TGV peuvent rentrer sur Montparnasse en étant complètement séparés du trafic de banlieue.

Dernière chose à dire, en ce qui concerne les différentes clientèles qui sont desservies par cet axe, d'Orléans, nous sommes dans une logique de périurbain à grande

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public distance. Actuellement, la clientèle d'Orléans, je ne vois pas comment elle peut avoir intérêt à rechercher une démarche TGV dans la mesure où nous sommes à 55 minutes d'une gare parisienne au centre d'Orléans. Là, nous sommes dans une problématique où les dessertes Aqualis qui vont vers Blois et Tours remplissent une vocation d'irrigation sur cet axe, alors même que, si on réfléchit, Tours est desservie par le TGV, mais il y a des clientèles qui trouvent leurs besoins à travers une desserte fréquente entre Tours – Orléans et Paris, qui utilisent partiellement cet axe.

Pour ce qui est de la desserte Vierzon – Bourges – Châteauroux, nous sommes aussi dans un autre dispositif qui peut trouver des solutions complètement en dehors du dispositif TGV. Monsieur THILLET vous expliquera tout à l'heure la vision qu'il a des choses.

Mme LARIVAILLE

Il y a beaucoup de mains qui se lèvent. Monsieur DUTRIAT.

M. DUTRIAT

Toujours pour revenir à l'intérêt de ce projet pour le confolentais et pour répondre au Monsieur qui enseigne près de Limoges, je voulais lui dire que, pour être honnête, il aurait pu ajouter ce que j'avais dit exactement, c'est-à-dire qu'il n'y avait d'axe routier ou ferroviaire qui n'avait d'intérêt que s'il desservait les localités, là où il y avait justement une vie.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur DUTRIAT. Madame.

Mme QUILLET

Bonjour. Hélène QUILLET, j'habite Confolens. Plusieurs questions ont été posées justement sur l'intérêt pour les confolentais d'une ligne qui passerait dans le confolentais pour joindre Limoges à Poitiers. J'ai eu un petit peu de mal à comprendre les réponses, mais je crois que j'ai compris, donc je vous demande de me dire si j'ai effectivement bien compris, c'est-à-dire qu'en fait, nous allons pouvoir aller à Limoges pour joindre Poitiers en TGV. C'est bien ça ?

M. SALIN

Pas forcément. Le problème ne se pose pas en ces termes, c'est-à-dire qu'il y aura 3 gares TGV dans votre zone, Angoulême, Poitiers et Limoges. Ces gares bénéficient déjà d'un bon niveau de desserte parce qu'il y a quand même 14 Angoulême – Paris

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public par jour, il y a 19 Poitiers – Paris, ça augmentera et ça augmentera pourquoi ? Parce qu'il y aura la LGV Sud Europe Atlantique, donc il y aura déjà un effet bénéfique.

Avec, il y aura d'autres projets puisqu'il y aura Bordeaux – Toulouse qui apporteront des TGV supplémentaires, donc des dessertes supplémentaires.

Poitiers – Limoges apportera des dessertes supplémentaires sur Poitiers qui en aura déjà beaucoup et en créera sur Limoges.

Après, tout est dans le besoin de déplacement des gens. Il y a une offre qui est proposée plus importante, en termes de fréquences, il y aura plus de fréquences, des positionnements horaires qui conviendront peut-être mieux aux besoins de chacun ou qui pourront s'accorder avec une palette plus large de clients. Après, c'est tout à chacun qui utilisera, qui pourra aller à Limoges prendre le TGV s'il le souhaite parce que ça sera peut-être plus rapide, ou quelqu'un qui ira à Poitiers parce qu'il aura besoin d'aller à Bruxelles.

Mme LARIVAILLE

D'accord. Monsieur.

M. MONCHAMBERT - Chambre de Commerce de Limoges

Bonsoir. Stéphane MONCHAMBERT, je représente la Chambre de Commerce de Limoges et je suis chef d'Entreprise à Saint-Junien. Je voudrais rebondir sur un certain nombre de propos qui ont été tenus sur les problèmes d'attractivité et de la nécessité pour le Limousin de la construction du TGV.

Il y a un vrai problème d'attractivité du Limousin au jour d'aujourd'hui. Alors, on peut dire que, au niveau parisien, il y a une centralisation, mais il est clair que, au jour d'aujourd'hui, quand on est chef d'entreprise en Limousin, on a besoin d'aller à Paris, on a une nécessité d'être connecté avec les grandes métropoles, tout simplement parce que les syndicats professionnels, la concurrence, les salons professionnels sont à Paris. On le déplore ou on ne le déplore pas, peu importe, il se trouve que c'est comme ça. Cette nécessité de 2 heures, voire d'une heure 50, pour nous, c'est quelque chose de capital.

Deuxième chose par rapport aux notions d'attractivité : il faut bien que nous ayons conscience que, d'un point de vue économique, nous avons deux grands défis dans les années à venir. Nous avons un premier défi : de l'année 2004 jusqu'à l'année 2014, nous allons avoir, pour la Haute-Vienne, par exemple, 500 transmissions d'entreprises par an. Pour ces 500 transmissions d'entreprises, nous avons besoin de repreneurs. Pour avoir des repreneurs, il faut qu'on les attire et il faut être clair, nous ne les avons pas en région. Nous avons besoin de parisiens, nous avons besoin de marseillais, de lillois ou de strasbourgeois qui viennent reprendre nos entreprises.

Deuxième chose, dans nos toutes petites entreprises de 10, 15, 20 ou 30 personnes, nous avons besoin d'encadrement, nous avons besoin de bras droits et je crois qu'il faut que l'on soit attractif ; nous avons besoin de cette attractivité et le TGV en fait

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public complètement parti même s'il ne résout pas tous les problèmes. Tout cela pour dire que, pour la région Limousin, ce TGV, ce projet est éminemment vital.

Une réflexion en tant que Saint-Juniaud, si Limoges ne se développe pas par le biais du TGV, je sais que Saint-Junien, à terme, est mort. Je crois qu'il faut être clair, nous avons intérêt, dans notre Ouest Haute-Vienne, dans notre Nord Charente, à ce que Angoulême, à ce que Poitiers, à ce que Limoges se développent parce qu'il en restera toujours quelque chose, il y aura toujours des retombées économiques.

Après, nous pouvons discuter du tracé, du Nord, du Sud, du Centre. Moi, en tant que Saint-Juniaud, j'ai besoin de mon TER pour aller prendre le TGV à Limoges, d'accord, mais qu'il passe par le point 1, par le point 2, par le point 3, ce qui compte, c'est qu'on arrive à redresser cette attractivité et qu'on arrive à cet objectif d'une heure 50 - 2 heures. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Monsieur BAUDRILLER.

M. BAUDRILLER - Président de l'Association Axe Nantes - Méditerranée

Pierre BAUDRILLER, Président de l'Association Axe Nantes - Méditerranée et je parlerai aussi à titre personnel. La première chose, c'est que nous avons besoin, dans le confolentais, de la route ; comme l'a très bien dit le Conseiller Général Jean-Louis DUTRIAT, il nous faut notre route. Madame la Présidente, je vous ai écrit, j'espère que c'est transmis à RFF, il nous faut une route ; nous sommes sur l'axe Madrid - Confolens - Moscou et en liaison avec la Rochelle ; nous avons des camions et il faut arrêter que les camions abîment nos routes départementales.

Maintenant, je prends l'option Sud parce que, ici, nous sommes sur l'option Sud. Quelqu'un a dit « il n'y a pas forcément l'axe Paris ». Si nous prenons l'option Sud avec une éventuelle gare arrêt du côté de Ruffec, si j'essaie de réfléchir à des choses positives sur l'option Sud, c'est que ça fait Limoges, ça se dirige vers Ruffec et nous pouvons rejoindre le Sud Bordeaux, voire l'Espagne, et nous pouvons rejoindre Paris.

Maintenant, vous dites « il n'y a pas de gare ». Je suis très content de l'intervention de la Chambre de Commerce de Limoges parce que c'est quand même la Chambre de Commerce de Limoges qui est venue ici prononcer le projet autoroutier il y a 10 ans. Monsieur SALIN, vous dites qu'il n'y aura pas de gare entre Poitiers et Limoges ; moi, je prends le TGV de temps en temps et les TGV ne se suivent pas toutes les secondes, il y a bien des temps creux. Dans ces temps creux, on peut peut-être mettre quelquefois un train qui peut s'arrêter, par exemple, dans la région de Confolens pour arroser Bellac, Saint-Junien, Confolens, Roumazières, etc. Sur 15 trains par jour, nous pouvons peut-être en arrêter un ou deux et ça le rend positif à ce moment-là. Si ce n'est qu'un tube, il n'y a aucun intérêt pour Confolens, mais s'il y a une voie ferrée, nous pouvons peut-être espérer qu'il y ait deux ou trois trains par semaine qui s'arrêteraient. Et en fonction du développement de la région, ça peut le rendre rentable. Moi, j'y verrais plutôt un côté positif pour la région.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Dernière chose, vous avez parlé du coût. Je voudrais savoir qui paie, qui va payer le milliard.

Mme LARIVAILLE

Bien. La question est claire.

M. SALIN

Elle est importante, j'espère que la réponse va être aussi claire. La question du financement est une question épineuse, mais qui, généralement, dans les projets de TGV arrive très tard. En tout état de cause, aujourd'hui, nous ne pouvons pas vous donner de réponse sur qui paiera et combien. Pourquoi ? D'abord, pour savoir qui paiera, il faut savoir combien et, pour savoir combien, il faut qu'on ait un projet qui soit figé. Le projet n'est vraiment figé qu'à la DUP. Vous l'avez compris tout à l'heure, à la DUP, nous avons une bande de 500 mètres et, dans cette bande, il y a un tracé moyen, nous savons les caractéristiques, nous savons combien de kilomètres, nous savons dans quelle zone il passera, nous savons combien ça coûtera.

Par exemple, sur la LGV Est, nous nous apercevons que, généralement, à partir du moment où nous avons la DUP, il faut à peu près 4 ans pour que le tour de table, le financement soit bouclé. Je prends l'exemple de la LGV Est qui sera mise en service en 2007 : nous avons eu un décret d'utilité publique le 14 mai 1996, la convention de financement a été signée le 7 novembre 2000. Comprenez bien qu'aujourd'hui, nous ne pouvons pas vous dire qui paiera et combien.

Par contre, ce que nous pouvons vous dire, ce sont les grands principes. En terme de grands principes, aujourd'hui, il y a le système dit classique mis en œuvre sur la LGV Est et sur la LGV Rhin - Rhône. Nous nous apercevons que le principal financeur est l'Etat et ses établissements publics, RFF et la SNCF. Sur le financement de la LGV Est, il y a eu 39 % pour l'Etat, 22 % pour RFF et 2 % pour la SNCF. Je précise que les 2 % de la SNCF, ce sont les gares. La SNCF participe au projet puisqu'elle achète le matériel et certaines installations qui ne sont pas comprises dans ce montant-là. La façon traditionnelle est celle-ci, mais il faut savoir que la SNCF finance plus que les 2 % qui sont marqués là.

On pourrait dire « RFF pourrait mettre 30 ou 40 % ». Ce qu'il faut savoir, c'est que RFF gère une dette et, dans le règlement intérieur de RFF, il y a un article qui s'appelle « l'article 4 » qui dit que RFF ne peut pas investir dans un projet plus qu'il ne pourra en retirer. Il me semble que c'est un système sain et vertueux de bonne gestion, c'est-à-dire que RFF ne peut pas dépenser plus qu'il ne va gagner. Dans le cadre de la LGV Est, cela fait 22 %, ce qui est relativement conséquent.

La part de l'Europe : nous étions dans un projet franchement européen, donc l'Europe a participé à 10 %. Le reste, c'est réparti entre les collectivités territoriales.

Si je prends, par exemple, le cas de l'Alsace, quand on dit les collectivités territoriales, c'est la région, les conseils généraux du Haut-Rhin et du Bas-Rhin et les villes de Strasbourg, la communauté d'agglomération de Strasbourg, les villes de Colmar et de Mulhouse. Nous voyons qu'il y a plusieurs partenaires, vous avez ici la

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public répartition. Sur le cas de l'Alsace, la part de la région, c'était la moitié à peu près de la part des collectivités territoriales. Nous voyons qu'il y a un pluralisme au niveau du financement des projets.

Récemment, la loi a permis à Réseau Ferré de France de faire que des partenaires privés peuvent rentrer dans l'investissement, soit sous forme de concessions, et c'est le choix qui a été fait pour la ligne Sud Europe Atlantique, soit sous forme de contrat de partenariat public – privé.

Voilà les grands principes : le principe dit classique, l'Etat, ses établissements publics et les collectivités territoriales, et un système dit innovant où c'est un concessionnaire ou un groupement qui pourrait porter le projet. Est-ce que j'ai répondu à la question ?

M. BAUDRILLER

Et pour les gares ? Je voudrais que vous répondiez sur Ruffec, est-ce qu'il va y avoir une gare sur Ruffec qui nous permettra d'aller sur Bordeaux et sur Paris et, éventuellement, à la Rochelle, première chose.

Deuxièmement, s'il y a une ligne, on peut faire passer de temps en temps un train qui roule un peu moins vite et qui s'arrête à Confolens.

M. ROUSSEAU

Ruffec, c'est quelque chose qui me rappelle des souvenirs puisque c'est quelque chose dont je me suis occupé dans une vie antérieure. L'arrêt de Ruffec était dans la logique puisque les TGV passaient sur la ligne classique dans cette gare de Ruffec qui n'était pas desservie. On a commencé par des arrêts de week-end et, après, il y a eu des arrêts tous les jours.

M. DE RICHEMONT

Il a fallu bloquer les trains.

M. ROUSSEAU

Quand les discussions ont eu lieu avec vous, Monsieur le Sénateur, vous vous souvenez, c'est une époque qui remonte à 5 ou 7 ans, le déblocage s'est fait vite quand même. Vous m'en donnerez acte.

Je dirais que, là, nous étions dans une logique d'un système qui était possible ; la gare existait, il suffisait de réfléchir à la façon d'arrêter.

Quand on est sur un projet de TGV, voir quelle est l'opportunité d'avoir des quais ou une gare quelque part, c'est quelque chose qui peut se poser à un moment quelconque dans l'évolution du dispositif. Nous sommes au niveau d'étude très en amont. Les potentiels de clientèle autour de Ruffec qui irriguent une partie des Deux-
Confolens, le 7 décembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Sèvres, une grande partie de la Charente, qui touchent aussi au Sud de la Vienne, c'est quelque chose qu'il faudra voir en son temps en fonction des potentiels possibles. Il est clair que, quelque part, pour la clientèle de bout en bout, chaque fois que nous faisons un arrêt intermédiaire, nous perdons une attractivité pour les gens qui vont de bout en bout. Je crois que nous ne sommes pas actuellement à un stade où nous pouvons dire que tout est figé par rapport à ce qui sera étudié dans les 4 ou 5 années à venir.

Mme LARIVAILLE

Merci. Madame.

Mme NGOMBET

Ça ne sera pas vraiment une question. Nous l'avons dit, je crois que tout le monde le comprend, vous venez de le dire, nous serons ici une région simplement traversée, il n'y aura pas de gare entre Poitiers et Limoges, il n'y a pas de gare prévue, il n'y a pas de possibilité non plus d'utilisation de ces mêmes voies par d'autres trains qui pourraient justement nous désenclaver sur ce territoire. Pour nous, je crois que tout le monde a compris ici qu'il n'y a pas d'intérêt pour notre territoire

En revanche, les nuisances, il va y en avoir beaucoup. Sur ce territoire, le principal atout que nous avons, c'est notre paysage et nous y tenons.

Ce tracé Sud, nous nous demandions tout à l'heure pourquoi il a été prévu, d'autant qu'il y a déjà un tracé moyen qui existe, un tracé médian, sur lequel vous pouvez faire des aménagements, sachant que le Conseil Régional a déjà prévu et commencé à travailler, à améliorer la ligne qui existe déjà. Ici, nous sommes dans une région d'excellence environnementale et nous tenons à notre patrimoine environnemental dans le confolentais. Je pense que nous pouvons prendre conscience ici collectivement que ce projet nous apportera plutôt des nuisances et aucun avantage.

Autant je comprends que, pour Saint-Junien, ce soit capital, je suis d'accord avec vous, mais, franchement, je cherche, nous cherchons ici dans le confolentais et nous ne voyons pas tellement en quoi ce projet sera capital pour nous.

Mme LARIVAILLE

Bien. Nous pouvons peut-être répondre à Madame sur les aspects nuisances.

M. SALIN

La prise en compte de l'environnement d'une manière générale et du paysage plus particulièrement : je vous l'ai dit tout à l'heure, l'environnement est un des 3 éléments de réflexion dans nos projets. Il y a une dimension technique, une dimension économique et une dimension environnementale.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Au niveau des études du débat public, nous avons fait – et je pense que le CETE va vous le présenter – ce que nous appelons un diagnostic et nous avons défini des enjeux environnementaux. Ce que je vous propose, c'est de vous montrer ce qui a été fait et l'approche que nous avons en la matière. Nous pourrions revenir après sur des considérations plus générales d'intégration paysagère.

Mme DEBLANGY – Chargée d'étude au CETE de l'Ouest

Bonsoir à tous. Comme prévu, je vais vous présenter les enjeux environnementaux sur ce fameux projet de LGV, notamment concernant le couloir Sud qui vous intéresse.

Avant de rentrer dans le vif du sujet, je vous propose déjà de vous présenter les objectifs et la méthode utilisée. Ensuite, nous discuterons un petit peu sur les résultats, notamment sur l'ensemble des thématiques et également la problématique paysage.

L'objectif de l'étude était surtout d'identifier et de prendre en compte les principaux enjeux environnementaux territoriaux concernés par le projet qui passe par la méthode suivante : la réalisation d'un état des lieux environnemental de l'aire d'étude. Ce travail a été réalisé en 2005 à partir des éléments recensés et récupérés auprès des services compétents, notamment les services de l'Etat, aussi bien les services régionaux que les services départementaux, et d'autres gestionnaires également ; je pense à l'ONF.

A partir de ces éléments recensés, nous avons pu identifier les différents enjeux par thèmes : milieu naturel, milieu physique, patrimoine, paysage, milieu humain.

Ensuite, nous avons hiérarchisé ces enjeux environnementaux en fonction de leur valeur patrimoniale et également en fonction de leur sensibilité par rapport à un projet d'infrastructure ferroviaire.

Ces travaux ont été ensuite déclinés sur l'ensemble des couloirs retenus par RFF, donc le couloir Nord, le couloir central et, pour ce qui nous concerne aujourd'hui, le couloir Sud.

Six thématiques ont été abordées. Le milieu physique concerne principalement les problématiques de risques naturels, également la problématique des eaux superficielles et des eaux souterraines, également la problématique du relief.

En ce qui concerne le milieu naturel, nous avons dissocié les 2 parties que sont la problématique des espèces naturelles protégées et également les espaces naturels inventoriés. Viennent également la problématique des paysages et du patrimoine culturel, touristique et des loisirs, les milieux humains avec notamment la problématique des agglomérations, des infrastructures ferroviaires et routières existantes, également les établissements SEVESO, donc les risques industriels, les risques technologiques et, enfin, les grandes unités agricoles qui caractérisent vos territoires.

Un exemple : nous avons hiérarchisé les enjeux environnementaux qui ont été recensés en 5 niveaux. Ces niveaux ont été réfléchis en fonction de la caractéristique du site, en fonction de la sensibilité de chacun de ces sites vis-à-vis d'un projet

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public d'infrastructure ferroviaire. Je vais prendre un exemple, le milieu humain : zone agglomérée dense, c'est un enjeu majeur. Au contraire, au niveau de l'agriculture, nous pouvons dire que certains secteurs agricoles sont un enjeu moins important qu'une zone agglomérée.

Les enjeux ont été hiérarchisés en fonction de leur importance et en fonction de leur sensibilité vis-à-vis d'une infrastructure ferroviaire.

Le résultat de l'étude environnementale, il y a 2 résultats, c'est que le travail devait amener à un outil de connaissance des principales caractéristiques environnementales de l'aire d'étude et, surtout, un outil d'aide à la décision pour les orientations et le choix optionnel du projet.

Je reviendrai ici un petit peu sur ce qui a été précédemment dit, dans le sens où nous travaillons ici sur des couloirs qui font entre 8 et 10 km de large. Nous ne sommes pas du tout à une échelle d'étude d'impact, nous ne pouvons donc pas parler de définition de variante ou de définition de tracé. Nous sommes véritablement sur une analyse des grands territoires qui permettront ultérieurement d'essayer d'avoir un fuseau peut-être plus approfondi, beaucoup plus précis du projet. C'est quand même important parce que, lorsque nous parlons d'urbanisme, par exemple, par rapport à ce type d'étude à l'échelle à laquelle nous travaillons, nous pouvons définir les agglomérations, définir le tissu aggloméré, mais nous ne pouvons pas, en fait, travailler à l'échelle parcellaire ; ce n'est pas du tout l'objectif du travail à l'échelle d'un débat public comme celui de ce soir.

Pour arriver au résultat, je vous propose de commencer par la fin, l'ensemble des travaux qui ont été menés : l'identification des différents enjeux et leur hiérarchisation a permis de réaliser au final une carte synthétique qui, pour votre cas, sur le couloir Sud, correspond à ce type de carte. Nous pouvons dire que, plus la couleur est rouge, plus la couleur est foncée, plus l'enjeu est important ; plus la couleur est claire, plus l'enjeu est moindre. C'est une carte synthétique qui reprend l'ensemble des thèmes. Nous obtenons ce type de cartographie avec, en remarque, les zones agglomérées qui sont forcément en rouge foncé, qui sont un enjeu majeur alors que, pour d'autres enjeux, vous avez des espaces où il n'y a pas énormément d'intérêt soit écologique, soit d'aspect humain, en tout cas, qui n'ont pas trop d'incidence au niveau coût et qui paraissent être un enjeu moindre.

Si nous essayons de décliner ces différents enjeux environnementaux par thème, je vous propose une approche thématique. Nous allons commencer par le milieu physique. Après consultation des différents organismes concernés, nous pouvons constater que différents enjeux, en termes de milieu physique, concernent le couloir Sud. Nous pouvons, par exemple, dire que les petits points correspondent au périmètre rapproché immédiat des captages d'eau potable. Les secteurs bleus foncés correspondent aux périmètres éloignés des captages d'eau potable. Nous avons également la problématique des zones inondables sur ce secteur qui concerne la Charente comme la Vienne. Ensuite, je dirais que nous avons des enjeux moindres, existants mais moindres, qui correspondent au périmètre du SAGE de la Vienne, également aux périmètres éloignés de la prise d'eau de Coulonges qui concernent le secteur Ouest de votre couloir.

En thématique espaces naturels protégés, nous observons 3 zones importantes que sont les zones de Pressac et de Villefagnan qui sont des zones de protection spéciale pour lesquelles il faut tout faire pour protéger, voire les éviter puisque ce sont des

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public zones d'intérêt écologique qui hébergent certaines espèces faunistiques intéressantes protégées ou rares. Nous pouvons également noter la zone Natura 2000 sur l'Issoire qui est également un enjeu fort et qu'il faut préserver. Nous avons ces 2 vallées de la Charente et de la Vienne et un peu aussi au niveau du Clain qui sont des enjeux présents sur l'aire d'étude.

Les espaces naturels inventoriés ne font pas l'objet nécessairement de réglementation tel que nous pouvons le voir sur les espaces protégés d'un point de vue réglementaire que nous venons de citer. Ceci étant, ce sont quand même des espaces qui sont importants. Nous retrouvons la plaine de Villefagnan, également la zone de Pressac qui sont des zones d'importance communautaire pour les oiseaux. Ce sont des zones qui peuvent ultérieurement devenir des zones Natura 2000 et pour lesquelles il est nécessaire de préserver.

D'autres zones interviennent également sur le territoire, ce sont les zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique, notamment au Nord de Saint-Junien, la forêt de Brigueuil et d'Etagnac, également au Nord de Confolens, Plaizac et Abzac.

Nous avons également certains sites qui sont intéressants au niveau de la Boucle de la Charente ; il faudra les prendre en compte dans un projet d'infrastructure ferroviaire.

Concernant le paysage et les patrimoines culturels et touristiques, pour essayer de répondre à la question de Madame, je tiens quand même ici à préciser que nous sommes quand même sur une échelle globale. Nous ne travaillons pas non plus sur les petites ambiances paysagères, mais sur les grandes unités paysagères. C'est vrai que, sur ce secteur, nous pouvons constater quand même qu'en terme paysager, nous avons la Charente, la Vienne et le Clain qui, de leurs abords, sont quand même très intéressants, et également d'autres unités paysagères que nous pouvons retrouver au Nord Est de Confolens et au niveau de Saint-Junien.

Outre les aspects paysagers, nous remarquons aussi sur ce secteur la présence de nombreux sites inscrits et sites classés. Je pense que la liste n'est pas exhaustive, il y en aura certainement d'autres, mais nous retrouvons ici les principaux qui ont pu être recensés, également la zone de protection du patrimoine architectural paysager de Confolens qui se trouve à l'intérieur de l'agglomération et qui, de toute façon, se voit déjà localisé dans un secteur à enjeu majeur puisqu'urbanisé. Voilà pour les aspects culturels et touristiques.

Enfin, sur les aspects milieu humain, nous retrouvons des enjeux majeurs à très fort et fort puisque nous retrouvons les zones urbaines de Saint-Junien, de Confolens et de Ruffec, mais également des petites zones plus réduites, mais qui sont quand même fort intéressantes et pour lesquelles il faudra faire attention.

Egalement, dans ce thème des milieux humains, nous constatons la présence de sites SEVESO sur Saint-Junien, également sur Vigeant, sans oublier la présence de sites de silos soumis à surveillance au niveau de Saint-Saviol et également des silos qui sont soumis à autorisation dans le cadre d'installations classées dans le secteur de Civray. Voilà ce que nous pouvons dire au niveau des enjeux environnementaux.

Par rapport à l'échelle de l'étude, lorsque nous aboutirons à des travaux ultérieurs avec des échelles beaucoup plus fines, les études seront également beaucoup plus fines et nous irons sur des échelles parcellaires, mais, aujourd'hui, ce n'est pas l'objet de l'étude. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame. Des questions particulières ?

M. DE RICHEMONT

Les zones protégées, est-ce que le TGV les écartera ?

Mme DEBLANGY

Sur les zones protégées, les zones Natura 2000 ou les zones ZPS, l'objectif de toute infrastructure, qu'elle soit ferroviaire ou routière, est d'éviter au maximum ces zones.

M. BOUNY

Bonsoir. Jean-Pierre BOUNY, Saulgond, retraité. Je suis un usager de la route et du fer. Si je comprends bien, nous sommes venus à Confolens, on nous dit « le TGV, vous n'êtes pas concerné », premier point.

Quand nous parlons du fret, Monsieur nous dit « attention, le fret, ça sera des autoroutes ferroviaires qui feront Paris – Calais ou Paris – machin ». Monsieur, si vous prenez la route de Confolens et que vous allez en Alsace ou que vous allez à Lyon, je ne sais pas si vous la prenez souvent cette route, mais vous verrez le nombre de poids lourds qui traversent la région. Je vous rappelle, tout le monde le sait parce que tout le monde en subit les conséquences, que nous sommes sur la fameuse RCEA et, si je comprends bien ce soir, vous êtes venus nous rendre visite, vous nous dites « le TGV, vous n'êtes pas concernés parce que la ligne qui va être choisie, à la rigueur, ça va être la ligne centrale » ; Confolens, tu prendras ta voiture, tu iras à Poitiers ou tu iras à Limoges, terminé.

Autre chose très importante pour les gens du confolentais ou de la région de Chabanais, les poids lourds traversent notre région à des cadences infernales. Ceux qui traversaient Bellac, Mézières-sur-Issoire pour ceux qui connaissent, aujourd'hui, on les a transposés sur Chabanais, je ne vous dis pas les conséquences. Alors, en matière de fret, vous ne proposez, au niveau transversal, rien. Vous nous proposez un projet et le projet Paris – Châteauroux – Limoges, il est occulté, il n'existe plus. Le seul projet que vous nous proposez, c'est Paris – Poitiers – Limoges, il n'y a pas à discuter, c'est comme ça. En matière de fret, zéro.

Je veux aller jusqu'au bout de mon raisonnement : le Centre de la France va être carrément occulté, on n'en parlera plus. Les secteurs de Guéret, les secteurs de Montluçon et l'Auvergne seront rayés de la carte.

D'un point de vue voyageur, quel est l'avenir de la ligne Bordeaux – Lyon ? Aujourd'hui, il faut 8 heures et, sur votre schéma, elle disparaît carrément.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je reviens au niveau fret. Qu'envisagez-vous de faire de fret pour suppléer les poids lourds ? Je ne suis pas pour un retour tout fret, tout fer, mais je pense qu'il faut arriver à un moment donné à un équilibre rail - route. Tous les jours, à la télévision, on nous parle de notre planète, on nous dit qu'elle est en danger. Monsieur HULOT disait dimanche dernier que, bientôt, dans quelques décennies, on pourra traverser le détroit de Behring à pied. Ne pensez-vous pas que les poids lourds de toute nationalité qui traversent notre région ne sont pas en partie responsables ?

Votre projet d'autoroute ferroviaire, ça serait en 2016 et c'est Nord Sud. Les poids lourds n'ont pas attendu, ils traversent ici, ils font Nantes - Confolens - Bellac - Guéret - Montluçon et l'Est de la France. En matière ferroviaire de fret, vous ne proposez rien puisque les lignes sont à l'abandon.

Je vais terminer par une note souriante : savez-vous comment les gens de Limoges qui prennent le train pour aller à Poitiers appellent le train ? Ils appellent ça le TGV « train à grande vibration ». Je pense que vous avez beaucoup d'efforts à faire dans ce domaine.

Il y a un projet qui est la gare d'Angoulême en matière de TGV. Il serait bon peut-être pour amener les gens à Angoulême ou à Limoges d'améliorer les cadences entre Limoges et Angoulême.

Mme LARIVAILLE

Monsieur ROUSSEAU, vous essayez de réduire un petit peu parce qu'il y a plein de demandes de parole.

M. ROUSSEAU

Il y a 4 points auxquels il faut répondre et je n'ai peut-être pas été très clair tout à l'heure. Quand vous dites « vibration », c'est certain qu'il y a peut-être des vibrations sur certaines relations, mais parce que ce sont les derniers autorails qui datent des années 50, qui vont prendre leur retraite dans les semaines qui viennent. La SNCF, en liaison avec le Conseil Régional, met en place actuellement sur Poitiers - Limoges des autorails modernes, donc le train à grande vibration, c'est quelque chose du passé d'ici quelques semaines.

En ce qui concerne la desserte de Guéret, je peux vous dire que, dans le cadre des contrats de projet, associés au projet TGV, nous discutons avec l'Etat et la région sur des améliorations qui pourraient être apportées vers la Creuse, significatives, en réduisant le temps de parcours entre Limoges et Guéret et qui permettraient à Guéret de bénéficier du prolongement du TGV. Ça, c'est quelque chose qui est en discussion et qui pourrait être réalisé dans les contrats de projet.

Dernier point où je n'ai peut-être pas été très clair, c'est quand je me suis exprimé sur l'autoroute ferroviaire. J'ai bien dit que l'enjeu de l'autoroute ferroviaire, c'est bien de répondre à une extension vers l'Est de l'ensemble de l'Europe que nous pouvons tous constater et par rapport au fait que la France ait quelque part un itinéraire de passage obligé quand on vient de la péninsule ibérique.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il y a quelqu'un dans la salle qui est très expert sur la question du développement éventuel du cabotage qui pourrait être aussi une solution par rapport à tous ces dispositifs routiers que l'on voit, mais, pour moi, clairement, si nous prenons des camions en Espagne, si nous les amenons dans le Loiret, au bord d'une autoroute qui les mène directement vers l'Est, je dirais que, quelque part, l'itinéraire des camions, ce sont des camions qui viennent de l'Espagne et qui, par des itinéraires divers et variés, cherchent à se diriger vers l'Allemagne et tout le prolongement de l'Europe derrière. La résolution des questions que vous vous posez par rapport aux transversales routières, c'est bien en mettant sur des grands axes et des grands axes ferroviaires l'essentiel du trafic routier.

M. BOUNY

Et la planète ? Monsieur HULOT dont on parle beaucoup à la télévision, il nous parle que la planète est en danger maintenant. Il le disait dimanche dernier à la télévision. On nous dit que la banquise va disparaître en 2080. Alors, je crois que nous sommes mal « barrés ».

M. ROUSSEAU

Dernier point, Madame, je fais encore référence au contrat de projet : nous réfléchissons avec les régions Poitou – Charente, Aquitaine et Centre sur la façon, pour cette autoroute ferroviaire, de réaliser un certain nombre de travaux sur les tunnels ferroviaires parce que, actuellement, les camions ne passeraient pas sur des wagons. Les travaux sur les tunnels ferroviaires, même quand c'est financé, ce sont des opérations lourdes et longues.

Mme LARIVAILLE

Bien. Madame.

Mme LABIE – Secrétaire des Verts Charente

Bonsoir, Madeleine LABIE, je suis secrétaire des Verts Charente. J'ai plusieurs remarques. La première, moi, tout ce qui est ferroviaire, souvent, ça me plaît bien parce que, en mode alternatif à la voiture et à l'avion, justement, je me dis que c'est bien, mais, après, effectivement, quel genre de ferroviaire ? Est-ce que c'est du tout TGV ou est-ce que c'est aussi une politique d'aménagement et de maillage territorial avec des TER performants ? Effectivement, je reprends ce qui a déjà été dit ; la ligne Angoulême – Limoges, c'est complètement caractéristique et c'est très décevant pour beaucoup de gens.

Après, en terme de prix aussi : qui va prendre ce TGV et à quel prix ? Moi, je suis sur une commune qui est située sur la ligne Paris – Bordeaux, la nouvelle LGV. La secrétaire de Mairie m'a dit « moi, Madame, avec mon fils qui avait une compétition sportive pour aller à Arras, le TGV, c'était tellement cher que nous avons pris un car ;

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
10 heures de car pour aller faire une compétition sportive à Arras », vous imaginez comment le gamin, il est arrivé pour sa compétition sportive.

Quand on voit que le prix du TGV Angoulême – Paris, le vendredi soir, c'est près de 70 euros le billet aller simple quand on n'a pas de réduction, pour qui est le TGV ? Ça rejoint la question du financement. Qui paie ? Vous avez dit que c'est l'Etat, c'est la région, c'est les collectivités, mais tout ça, c'est nous, c'est moi, c'est vous, c'est mon voisin. Est-ce que, moi, je peux payer ça, d'une part, et puis, après, je vais pouvoir prendre aussi ce train-là ou est-ce que ce train va me laisser de côté ? Ça, c'est une question qui, pour moi, est vraiment importante.

Ensuite, un autre point auquel, nous, nous sommes attachés, c'est le point d'aménagement, des voies nouvelles par rapport à création de voies nouvelles existantes. C'est vrai que, quand il y a déjà des voies qui existent, quand il y a des gares qui sont abandonnées, mais qu'il y avait des trajets qui étaient existants, je pense que c'est vraiment important de pouvoir reprendre ces voies-là et non pas en créer de nouvelles parce que, en terme de nuisance environnementale, c'est vraiment très important ce qui nous attend quand nous faisons des nouvelles lignes.

Je voulais aussi reprendre la question de la centralisation. C'est vrai que ça a déjà été abordé, mais le maillage ferroviaire est toujours très centralisé, et privilégier les voies transversales, ça me semble très important.

Je voulais faire une autre remarque : quand on dit le Paris – Cahors à 4 heures, oui, c'est bien pour les gens de Paris et c'est bien pour les gens de Cahors, mais ces trains-là, quand ils font 4 heures, ils ne s'arrêtent pas dans les gares intermédiaires. Souvent, nous oublions de le dire et c'est vrai que, du coup, le Paris – Bordeaux en 2 heures, pour les gens d'Angoulême, combien il y a de trains qui, effectivement, vont s'arrêter à Angoulême ? Les trains qui s'arrêteront, même le TGV, ils auront fait 2 ou 3 ou 4 arrêts avant. Quand on nous dit que Angoulême – Paris, c'est 2 heures 15, combien de TGV font effectivement 2 heures 15, pour nous ?

Dernière remarque, c'est une question de sens. Le TGV, vous l'avez dit, c'est que nous voulons aller plus vite. Nous voulons aller plus vite pourquoi ? Pourquoi est-ce que nous avons toujours cette envie et cette frénésie d'aller toujours plus loin et toujours plus vite ? C'est vraiment une question de sens, c'est une question plus générale, mais je pense que c'est bon aussi de se la poser dans ce genre de débat public. Quel sens est-ce que tout cela a ? Cette frénésie de vitesse que nous avons et de consommation, à quoi ça va servir pour moi, pour mon bonheur et pour mes enfants ?

Mme LARIVAILLE

Bien. Beaucoup de questions. RFF va être mis à contribution et la SNCF doit pouvoir se préparer à répondre aux questions concernant les tarifs.

M. SALIN

Je pense que la première question concernait les tarifs.

Mme LARIVAILLE

Vous avez la parole. Nous passerons à la SNCF après.

M. SALIN

Concernant l'histoire des temps et des dessertes, il est de tradition, dans le ferroviaire, de toujours parler du meilleur temps. Le meilleur temps, il faut savoir aussi si on met 2 heures, est-ce que nous le faisons une fois ou est-ce que nous le faisons 9 fois ? Le meilleur temps est annoncé pour un TGV direct Limoges – Paris sans arrêt à Poitiers. Dans le cas de l'option centrale, c'est une heure 50. Lorsque nous nous arrêtons à Poitiers, nous mettons 10 minutes supplémentaires. Nous annonçons toujours le meilleur temps et le temps moyen puisque, si vous voulez, il est prévu, dans le cadre du projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, que 10 TGV fassent du Brive – Paris. Sur ces 10 TGV, il y en a un qui ne s'arrêtera qu'à Brive et qu'à Limoges, il ne s'arrêtera pas à Poitiers, donc c'est celui qui fait le meilleur temps. Les autres, pour essayer que le TGV profite à plus de monde, s'arrêteront à Brive – Limoges – Poitiers et Paris, pour répondre à votre question concernant le meilleur temps.

Je l'ai dit tout à l'heure, le TGV est un moyen de transport de masse, mais qui transporte les gens de métropole à métropole ou de ville importante à ville importante. Dans le cadre de notre projet, ne seraient desservies que les villes de Cahors, de Brive, de Limoges, de Poitiers et Paris. Après, les gens qui habitent dans les zones intermédiaires, ce n'est plus le TGV qui est un mode de transport pertinent pour eux. Selon leur position géographique et leurs besoins, ça peut être la voiture, ça peut être le transport en commun et le transport en commun, ça peut être le TER, ça peut être des cars régionaux ou ça peut être le transport urbain.

Concernant l'aménagement des voies et de la ligne classique, je voudrais apporter un élément de réflexion. Il faut savoir qu'une LGV est soumise à des contraintes techniques particulières. Notamment du fait de la vitesse, nous avons ce que nous appelons le rayon de courbure. Nous avons certaines contraintes techniques et la principale, c'est celle que nous appelons le rayon de courbure. Pourquoi ? Parce que, pour pouvoir permettre des vitesses de 320 km heure, il faut que nous ayons des courbes très, très larges. Nous avons des rayons de 7.000 mètres.

Les lignes classiques ont des rayons de courbure beaucoup plus faibles parce qu'elles ont des vitesses beaucoup plus faibles ; les rayons de courbure peuvent être de 350 mètres dans les cas extrêmes 500 mètres. Qu'est-ce qui se passe lorsque nous voulons réutiliser une ligne de TER ? Nous avons des lignes qui sont relativement sinueuses si la topographie est sinueuse. Bien sûr, si nous avons une topographie plane, la ligne TER essaie aussi d'aller tout droit et d'éviter les zones les plus difficiles. Mais, globalement, nous nous apercevons que nous avons des lignes relativement sinueuses.

Si nous voulons réutiliser la plate-forme – et c'est ce qui se passe dans l'option que nous avons développée tout à l'heure – nous nous apercevons que nous sommes obligés de sortir de ce que nous appelons les emprises. En fin de compte, on s'aperçoit qu'on sort tellement que c'est comme si on créait une ligne nouvelle. Nous

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public nous trouvons après avec une ligne nouvelle et un bout de ligne à côté, et nous avons des problèmes de délaissés. Des fois, il vaut mieux carrément construire une ligne nouvelle à côté, à 1 km ou 2 km, plutôt que de vouloir suivre la ligne classique parce que, généralement, elle est sinueuse, mais ce que nous oublions aussi de dire, c'est que, depuis des années, l'urbanisation se fait le long de cette ligne et que si nous voulons utiliser cette plate-forme, notamment au niveau expropriation, c'est dramatique. Il y a des moments, il vaut mieux s'écarter carrément.

Dans l'option Centre, nous avons étudié cette option et il y a certains secteurs qui s'y prêtent. Si le projet se poursuit et si cette solution était prise en compte et étudiée, nous savons qu'il y a des sections de la ligne TER Poitiers - Limoges qui le permettent parce qu'elles sont relativement droites, dans des zones où il y a peu ou pas d'habitations, donc c'est possible. Mais dès que nous sommes au Sud de Le Dorat, là, pour faire simple, ce n'est pas la peine parce qu'on sortirait complètement des emprises et on aurait, sur 500 mètres, un bout de LGV, sur 500 mètres, une ligne TER, etc. C'est une possibilité qu'on se doit d'envisager, mais qui, dans la pratique, n'est pas toujours évidente dans des zones tourmentées.

M. ROUSSEAU

Un complément rapide sur votre réflexion finale « pourquoi le TGV ? » : on peut se le poser en terme historique « pourquoi le chemin de fer il y a 150 ans ? ». Simplement, c'est un instrument majeur de développement économique.

Je veux simplement rappeler un exemple historique que tout le monde n'a peut-être pas en tête. Quand la ligne de chemin de fer s'est développée il y a 150 ans, le premier chemin de fer vers l'Ouest, à un moment donné, le tracé, il a hésité entre 2 villes qui étaient Alençon et Le Mans qui étaient, à l'époque, au même stade de développement économique. Finalement, les gens d'Alençon ont dit « le chemin de fer, ça ne nous intéresse pas », la ligne est passée par Le Mans. Si vous comparez, aujourd'hui, Alençon par rapport au Mans, vous voyez le chemin qui a été fait.

Mme LARIVAILLE

Merci. Nous allons répondre à la question qui a été posée par Madame sur les tarifs. Madame FRUCHON de la SNCF va répondre.

Ce que je voulais vous dire, c'est que toutes vos questions n'ont peut-être pas obtenu des réponses. Vous avez des petits papiers à l'entrée qui ont dû vous être donnés. S'il y a des questions qui n'ont pas obtenu des réponses, vous pouvez les noter et nous vous répondrons par écrit.

Mme FRUCHON – Direction du Développement SNCF Limousin

Je vais essayer de vous répondre sur les tarifications. La SNCF fixe ses tarifs tout d'abord 3 - 4 ans avant la mise en service d'une desserte, pas 10 ans avant. Elle établit ses tarifications en fonction de ses coûts puisqu'elle a l'obligation d'assurer l'équilibre économique de ses dessertes.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Parmi ses coûts, qu'est-ce que nous pouvons trouver ? Ce sont des coûts d'exploitation, il y a donc la conduite, l'accompagnement, l'énergie, les péages que la SNCF doit verser à RFF pour la circulation de ses trains. Ça, ce sont des coûts qui sont connus quelques années avant la mise en place de la desserte, mais ce ne sont pas les seuls éléments. Si on ne considérait que ces coûts, il est probable que, effectivement, à la mise en place d'une ligne TGV, le prix pour le voyageur grimperait de façon importante. En fait, la SNCF a pour objectif de remplir ses trains, de développer son activité partout où elle le peut et donc, de remplir ses trains, ce qui fait que nous proposons un prix normal avec des réductions en fonction du profil du client, de ses habitudes de voyage. Ça nous permet, nous, d'offrir un prix qui convienne à nos clients et donc de remplir correctement nos trains.

Il n'est donc pas possible de vous donner une idée du prix pour l'instant, mais nous les fixons 3 ou 4 ans à l'avance.

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur.

M. LE TURDU

Je remercie le Monsieur qui a parlé du climat, ça fait toujours plaisir quand c'est quelqu'un comme ça, qui n'est pas repéré comme un écologiste notoire.

Moi, je voudrais parler d'un sujet qui n'a pas été abordé ce soir, c'est le choc pétrolier. Petit à petit, il y a de plus en plus de gens qui sont conscients que nous sommes rendus à la fin de vie du pétrole à bon marché. Certes, il restera du pétrole, mais dont les coûts d'exploitation seront très importants alors que la consommation mondiale va fortement augmenter, donc nous allons avoir une explosion des prix.

Il y a un enjeu par rapport à la vitesse, pour répondre à la question de Madeleine LABIE tout à l'heure : un enjeu du TGV, c'était d'arriver à concurrencer les lignes intérieures d'avion puisque l'avion, c'est une gabegie, c'est une hérésie en terme économique et écologique. Chaque fois que nous pouvons arriver à gagner par quelque chose d'un peu moins pire, nous avons intérêt à le faire, et le TGV répond donc à cela.

Donc, choc pétrolier, aujourd'hui, ça a moins de prégnance, c'est-à-dire que la concurrence rail - air, elle va être moindre, comme la concurrence route - rail va être moindre parce que le coût du pétrole, il va bien falloir arriver à le payer et donc, le train sera plus concurrentiel. Ça ne veut pas dire qu'il sera moins cher. Je crois que la prégnance, elle est moins forte donc, qu'on mette 2 heures, 2 heures et quart ou 2 heures et demies, ça va être moins prégnant.

La deuxième chose que je souhaiterais rappeler, c'est quand même cet enjeu pétrolier sur le fret. Juste un exemple, Bordeaux - Angoulême est la troisième voie routière de France avant que ça se sépare à Angoulême pour aller soit sur le Nord, soit sur l'Est. Nous avons donc un vrai problème ici et cette LGV n'y répond absolument pas. Nous avons un véritable enjeu là-dessus, quand nous voyons tous les camions, nous avons un vrai travail à faire. Le problème, ce n'est pas le transfert sur la route, mais c'est

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public comment nous allons permettre assez rapidement que le fret soit sur le rail réellement.

Encore une gabegie, quand la région met 80 millions d'euros pour refaire les tunnels, pourquoi on refait les tunnels ? Pour le gabarit, c'est parce que nous voulons transporter des camions. Ce ne sont pas les camions qu'il faut transporter, ce sont les containers et avoir des grues automatiques à chaque bout comme ça existe en Hollande pour charger du camion sur le wagon et du wagon sur le camion à la livraison. C'est une gabegie financière encore une fois.

Troisième chose : j'ai vu sur le schéma tout à l'heure sur une ligne d'intérêt européen que les collectivités régionales et infrarégionales apportent 25 %. Pour Limoges - Poitiers, Bruxelles ne va pas trop s'y intéresser. 25 % sur un million cent, c'est 300 millions d'euros, c'est injouable pour les collectivités du territoire ; ça ne marchera pas parce que, en même temps, nous aurons la ligne Atlantique à payer et puis, nous aurons aussi les autoroutes à finir de payer ; le Port de La Rochelle, il faudra que nous intervenions, etc. Nous n'aurons pas les moyens.

Mme LARIVAILLE

Très bien, merci.

M. ROUSSEAU

Ce que vous évoquez sur le problème des tunnels et le problème de containers, c'est que, de toute façon, si nous voulons, même en dehors du fait de transporter des camions, transporter des containers de grand gabarit, il faut aussi travailler sur le gabarit des tunnels.

Nous, le problème du réseau ferroviaire, c'est un réseau qui, au 19^{ème} siècle, ne transportait pas des wagons de la taille de ceux que nous connaissons actuellement. Même si nous réfléchissons purement container en dehors des semis, il faut mettre les grands axes aux normes.

Je veux simplement aussi vous citer une comparaison : regardez actuellement quel est l'équipement ferroviaire dans la vallée du Rhône ? Vous avez une ligne TGV, vous avez, de chaque côté, une deux voies électrifiée moderne qui permet d'écouler le trafic. Vous regardez le corridor Atlantique, tant que le TGV n'aura pas été accompli de bout en bout, vous avez deux voies, certes électrifiées, certes modernes, mais le déséquilibre entre le Sud Ouest et le Sud Est, il est flagrant et, si on ne s'y met pas, le problème que vous évoquez, il n'ira que grandissant.

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur.

M. URROZ

Jean URROZ, je reprends la parole. Tout à l'heure, on parlait d'attractivité et l'attractivité, c'était Paris, c'est ce que j'ai compris de l'intervention de la personne de Saint-Junien.

Je regrette, mais, sur la carte du réseau TGV qui était affichée, en dessous de Limoges, c'est le blanc, donc Limoges – Toulouse disparaît. Ensuite, Toulouse – Montpellier disparaît. Moi, je regrette, là, il y a un pôle d'attractivité au Sud de Montpellier, c'est la Catalogne ; on fait une impasse complète, on veut maintenir Limoges dans la sphère de Paris, c'est bien clair. Nous ne voulons pas tenir compte du nouveau développement européen ; il y a des pôles au Sud et ceux-là, vous ne les envisagez pas. Je regrette, c'est une grave erreur économique.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Monsieur SALIN.

M. SALIN

Quand je parle d'attractivité, pour moi, l'attractivité, c'est dans les 2 sens, c'est-à-dire que, si Limoges est à 2 heures de Paris, c'est attractif pour Limoges et c'est attractif pour Paris, il y a les 2 choses. Il ne faut pas penser qu'il n'y a que les gens de Limoges qui vont monter à Paris, il y a peut-être quand même des gens de Paris qui vont descendre à Limoges, donc l'attractivité, elle est dans les 2 sens.

M. URROZ

Que devient Toulouse ? Que devient Montpellier ?

M. SALIN

Concernant Toulouse, il y a un projet de ligne à grande vitesse qui est à l'étude, qui va rentrer en phase d'étude, qui est Bordeaux – Toulouse. Dans le cadre du débat public – et le Président MALVY l'a répété plus d'une fois – l'objectif, c'est, après, de poursuivre au-delà de Toulouse. C'est Narbonne et c'est la Catalogne.

M. URROZ

Avant, c'était Limoges – Toulouse direct. Maintenant, c'est Limoges – Poitiers - Bordeaux – Toulouse.

M. SALIN

M. URROZ

Expliquez-moi le temps gagné pour un limousin.

M. SALIN

Bien sûr, il existe quand même un axe historique qui va perdurer. Quand on habite à Limoges, c'est vrai que, pour aller à Toulouse, passer par Poitiers et Bordeaux, ça ne me paraît pas logique. Le fait qu'il y ait la LGV Poitiers – Limoges ne veut pas dire que l'axe classique va disparaître du jour au lendemain. Nous avons investi 265 millions au Nord comme au Sud de Limoges, ce n'est pas pour demain fermer la ligne. Il y aura des services qui seront assurés entre Limoges et Toulouse.

Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire parce que ce n'est pas de la compétence de Réseau Ferré de France de définir les dessertes, c'est de la compétence de la SNCF pour ce qui est des grandes lignes, et des régions pour ce qui est du TER. Si le TGV arrive à Limoges et arrive à Brive, avec Bordeaux – Toulouse, le TGV arrivera à Montauban, je pense qu'il y aura des solutions qui pourront être trouvées entre Limoges, Brive, Cahors et Toulouse dans les années à venir.

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur.

M. CHENE

Pierre CHENE, donc enseignant sur Limoges. J'aimerais bien que nous recentrions sur le tracé Sud notre débat. Nous parlions de métropoles, à savoir Limoges et Poitiers, qui s'arrangeraient ou qui, dans leur zone d'influence, feraient un maillage de style cars pour emmener les gens vers les gares, mais, le problème, c'est que nous sommes en Charente, nous ne sommes ni en Haute-Vienne, ni en Vienne. Je ne vois pas la ville de Limoges organiser un service de cars spécifique pour aller chercher des gens du côté de Montrollet, ni les gens de Poitiers faire cette chose-là. Donc, pour moi, l'intérêt, je ne le sens pas.

Secondement, il y a quelque chose qui m'inquiète et j'entendais une personne parler d'écologie tout à l'heure. Chaque fois que je prends ma voiture et que je pars de Confolens pour remonter vers Chasseneuil, je passe vers Ansac et je lis « Ansac poubelle ». Moi, quand je réfléchis un peu, je me dis « je ne souhaite pas du tout qu'il y ait de tracé Sud, surtout pas ». C'est peut-être de la paranoïa.

Mme LARIVAILLE

M. MAILLARD

Gérard MAILLARD, simple citoyen. Nous participons à ces débats, nous avons participé aussi au débat de l'autoroute. Nous nous apercevons que, dans le tracé qui est prévu, nous serons concernés que, par une part de notre Conseil Général, pour le financement du passage dans notre département. Je trouve que ce n'est pas très positif et nous vous l'avons déjà dit.

De toute façon, pour aller vers les gares que vous nous promettez, que ce soit Limoges ou que ce soit l'embranchement sur Ruffec, il y a un projet d'une autoroute qui désenclaverait quand même cette région. Est-ce que les services de l'Etat ne pourraient pas jumeler leurs compétences ? Il se trouve que le tracé que vous proposez, de Ruffec à Limoges, se trouve exactement sur le tracé de l'autoroute qui est prévue en la prolongeant jusqu'à Niort. Il y aurait là un phénomène d'économie parce que nous avons déjà vu des autoroutes parallèles à des chemins de fer, voir Lille et Amiens. Je pense qu'il y aurait là peut-être une synergie et, au moins, notre région, notre département aurait un début de désenclavement.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Monsieur SALIN.

M. SALIN

Je laisserai le représentant de l'Etat parler du volet routier, me contentant uniquement de l'aspect ferroviaire.

Lorsqu'il y a une infrastructure qui existe déjà ou lorsqu'il y a une infrastructure qui est à un stade suffisamment avancé et en adéquation avec le projet, le jumelage, c'est le réflexe premier. Nous essayons de savoir si nous pouvons jumeler.

Dans les études que nous avons menées, il y avait la ligne TER, nous avons regardé si nous pouvions l'utiliser.

Je l'ai évoqué tout à l'heure, les contraintes géométriques d'une ligne à grande vitesse ne sont pas les mêmes que celles d'une autoroute. Nous avons des rayons de 7.000 mètres si nous voulons aller à 320. Le rayon autoroutier peut descendre à 500 mètres. Nous, si nous voulons aller à 320, nous sommes toujours obligés d'être à 7.000 mètres ; l'autoroute, elle, peut avoir un tracé plus sinueux.

Deuxième chose, les pentes : nous sommes, avec le TGV, limités, nous sommes à 2,5 %, 3,5 % avec un seul type de TGV, mais la moyenne, c'est 2,5 %. Une autoroute accepte, en moyenne, 5 % et peut monter jusqu'à 6, voire 7 % dans certains cas extrêmes.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Déjà, il faut que nous puissions techniquement jumeler les 2 infrastructures. Le problème quand nous jumelons, il faut soit être très près, soit être très loin. Pourquoi ? Parce que nous avons entre les deux des délaissés, des espaces que nous ne pouvons pas utiliser parce qu'ils sont encastrés entre 2 infrastructures et ça, ce n'est pas forcément toujours la meilleure des solutions.

Il faut voir que, quand nous jumelons, il y a certaines nuisances qui s'accumulent, notamment au niveau bruit, au niveau coupure paysagère, donc je ne dis pas que c'est impossible, je dis que ça peut s'avérer complexe techniquement et il faut que ce soit étudié très finement pour faire balance entre les avantages et les inconvénients. Mais dans la mesure où nous pouvons le faire, nous le faisons.

Troisième élément, nous nous apercevons que, à un moment ou à un autre, les autoroutes ou les 4 voies se rapprochent de certaines agglomérations parce qu'il faut bien qu'elles les desservent, tandis qu'une LGV, nous essayons d'avoir le moins d'arrêts possibles et nous essayons de nous éloigner le plus possible des agglomérations. Nous arrivons aussi des fois à des tracés qui ne sont pas forcément compatibles.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. Monsieur.

M. CONSTANTIN – Chambre d'Agriculture de la Charente

Gérard CONSTANTIN, je suis chargé des affaires foncières à la Chambre d'Agriculture.

Je peux témoigner, effectivement, de ce que c'est que le TGV dans des territoires agricoles puisque, sur l'étude qu'on nous a présentée tout à l'heure, j'ai seulement vu le mot agricole et je trouve que c'est un petit peu dommage, on n'a pas du tout développé cette thématique. Nous pouvons imaginer ce que va être un TGV au milieu d'un territoire de bocage avec des éleveurs et des structures qui vont être éventrées dans tous les sens.

Nous, nous sommes en train de réparer sur 100 km en Charente les dégâts du TGV en faisant des aménagements fonciers, en bricolant par-ci par-là, mais c'est dramatique d'un point de vue agricole.

C'est dramatique d'un point de vue structure, d'un point de vue humain et puis, également, d'un point de vue plus global puisque nous perdons en Charente 1.000 hectares de terre agricole, à une période où nous sommes en train de nous rendre compte que l'intérêt de l'agriculture peut être maintenant imaginée pour faire des biocarburants, il n'y a pas que l'alimentation, donc l'utilité des terres agricoles va être de plus en plus importante et je pense que c'est un élément qu'il faut peser avant de décider de traverser un territoire et de détruire plusieurs centaines d'hectares ou plusieurs milliers d'hectares.

Mme LARIVAILLE

Confolens, le 7 décembre 2006

M. D'HEMERY

Philippe D'HEMERY, Président du Syndicat des Propriétaires Forestiers de la Charente et, par ailleurs, à titre personnel, accro du TGV que je prends très, très régulièrement à Poitiers.

J'ai deux questions pour Madame DEBLANGY. Vous avez présenté avec beaucoup d'intérêt les tableaux et les études très sophistiquées que vous avez faites. Pouvez-vous nous dire très simplement et très rapidement quelle est la hiérarchie des 3 options ? D'un point de vue environnemental, quelle est la moins mauvaise ? Quelle est la hiérarchie des 3 options ?

Deuxième question : dans l'étude que vous nous avez remise, je vois, à la page 63, un commentaire sur les périmètres de protection des monuments historiques. Il est fait référence au fait que, si la ligne devait traverser ce périmètre, elle traverserait. Certes, des aménagements seraient faits, mais on ne tient pas compte, dans la façon dont c'est rédigé, en tout cas, de la protection de ce périmètre. On fait référence à des aménagements paysagers, mais je pose la question : à quoi ça sert de protéger un périmètre si on peut le traverser ?

Mme LARIVAILLE

Très bien. Merci beaucoup Monsieur.

M. SALIN

La question des acquisitions foncières est toujours une question délicate, notamment au niveau des exploitations agricoles parce que, dans certains cas, les exploitations agricoles peuvent voir leur pérennité remise en cause avec un projet d'infrastructure linéaire, qu'il soit routier ou ferroviaire.

De toute manière, au niveau aménagement foncier, il y a une procédure ; le Code Rural définit la procédure concernant les aménagements fonciers, il y a toute une série de phases qui sont faites. Réseau Ferré de France finance les aménagements fonciers, mais, au-delà de cela, ce qui est intéressant de voir, ce sont les expériences qui sont mises en place, selon les projets.

Je reprends souvent le cas de ce qui est fait sur Bretagne – Pays de la Loire qui est intéressant. Il est intéressant à plusieurs titres. Il est intéressant parce qu'il montre que Réseau Ferré de France et les partenaires, notamment les organismes professionnels agricoles et forestiers, sont capables d'anticiper la réalisation d'une LGV et bien au-delà de la réglementation.

Qu'est-ce qui s'est passé en Bretagne – Pays de la Loire ? D'un point de vue réglementaire, RFF procède aux acquisitions lorsque la DUP est faite, donc, aujourd'hui, pas avant 6 ans. Qu'est-ce qui a été fait sur Bretagne – Pays de la Loire ?

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Avant la déclaration d'utilité publique, dès que nous avons eu une connaissance suffisamment fine du tracé possible, les Conseils Généraux, les SAFER et Réseau Ferré de France ont créé une structure. Les Conseils Généraux ont apporté le financement, 6 millions d'euros. La gestion a été assurée par les SAFER et qu'est-ce qui s'est passé ? Un périmètre a été défini, périmètre qu'on estimait à peu près celui qui serait le périmètre de l'aménagement foncier, donc 1,5 km environ de part et d'autre du tracé de la ligne. Donc un périmètre a été défini et le fonds a permis aux SAFER d'acquérir des exploitations et des terrains qui étaient mis en vente, tout ça pour constituer une réserve foncière la plus en amont possible. Nous avons anticipé de 2 - 3 ans la procédure réglementaire.

Progressivement, les SAFER constituent une réserve foncière et, aujourd'hui, alors que l'enquête publique vient de se terminer, nous estimons qu'à la fin de l'année, la moitié des besoins en foncier sera déjà mis en réserve. Ça, c'est un cas concret.

Autre cas concret, par exemple, sur Rhin - Rhône : sur Rhin - Rhône, 1.300 hectares seront acquis pour le projet, pour 140 km, pour la première phase. Ça vous donne un ratio déjà de 9 hectares pour un kilomètre de ligne à grande vitesse réalisé.

60 % des terres sont des terres agricoles, 40 % sont des forêts. Dans certaines communes, il y a eu des prélèvements forestiers assez importants. Qu'a fait RFF ? RFF a acheté une forêt à Gray, donc nous ne sommes pas tout à fait dans la zone, a acheté plus de 270 hectares et va proposer aux communes de créer un groupement forestier ou un syndicat forestier dans lequel les communes auront des parts au prorata de la surface qui leur a été prélevée dans le cadre du projet, donc une procédure encadrée et des initiatives locales qui tentent, dans la mesure du possible, d'anticiper les effets et de les amoindrir dans la mesure du possible. Voilà ce que je peux vous dire concernant la prise en compte de la question agricole et de la question forestière dans les projets que RFF met en œuvre actuellement.

M. D'HEMERY

Combien de temps à l'avance ?

M. SALIN

D'un point de vue réglementaire, je ne suis pas un spécialiste, mais c'est à partir de la DUP. Dans la DUP, on définit une bande de 500 mètres dans laquelle RFF, dans 95 % des cas, fait ses acquisitions à l'amiable. Ça, c'est important à savoir quand même. 95 % des acquisitions se font à l'amiable, donc l'expropriation reste une exception.

M. D'HEMERY

Oui, mais un exploitant qui veut faire évoluer son exploitation, le projet est décidé et il ne peut plus rien faire sur son exploitation, il est bloqué.

M. SALIN

Si vous voulez, il y a le fuseau de 1.000 mètres à l'étude APS donc, là, déjà, nous savons où est-ce que nous allons passer sur une bande de 1.000 mètres et, après, il y a la DUP. D'un point de vue réglementaire, c'est la DUP qui permet de définir l'expropriation et éventuellement aussi, RFF le fait parfois, même souvent, de définir des emplacements réservés. Vous savez comme moi que les emplacements réservés, il y a une procédure spéciale qui permet aux personnes concernées de mettre RFF en demeure d'acquérir leurs biens.

Mme LARIVAILLE

Bien. Madame DEBLANGY, allez-y.

Mme DEBLANGY

Pour répondre à la question sur la hiérarchisation des différents couloirs, des différentes options au vu des enjeux environnementaux, nous pouvons dire qu'aujourd'hui, nous ne pouvons pas hiérarchiser ces différents couloirs, pour une bonne et simple raison, c'est que l'objectif de l'étude était d'identifier, de caractériser les enjeux dans chacun des couloirs, dans chacune des options, et non pas de les comparer entre elles.

Dans chacun des couloirs, dans chacune des options, existent différents enjeux dans chacun des thèmes concernés. L'analyse a été réalisée, mais l'objet de l'étude n'était pas de comparer et d'essayer de mettre en avant une option plutôt qu'une autre.

M. D'HEMERY

C'est dommage.

M. SALIN

C'est dommage, mais ça ne peut pas être fait parce qu'il faudrait que les options aient des caractéristiques identiques. Nous comparons des fuseaux, nous comparons des variantes parce que les fuseaux ont 1.000 mètres de large. Une variante qui a 10 km et une variante qui a 8 km, nous ne pouvons pas les comparer pareil. Une variante qui prend le parti d'utiliser le couloir des infrastructures existantes, donc ligne TER et RN 147, vous m'accorderez que ce sont des voies de passage, des agglomérations se sont construites autour de ces infrastructures de passage. L'option Centre, si nous prenons simplement la caractéristique habitat, elle est plus forte qu'une option qui évite toutes les zones urbanisées. Nous ne pouvons donc pas, à ce niveau, comparer.

M. D'HEMERY

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Page 69, les 3 options sont comparées. Nous avons du mal à comprendre qu'avec le degré de sophistication que vous avez fait dans vos études, nous ne puissions pas en tirer des conclusions, mais peut-être que vous ne souhaitez pas nous les donner.

M. SALIN

Non. Regardez la carte, déjà, les surfaces ne sont pas les mêmes, les zones où nous passons ne sont pas les mêmes. A ce niveau-là, d'un point de vue méthodologique, ce n'était pas ce qui était recherché. Nous commençons à faire des comparaisons de variante lorsque nous commençons à faire les études préliminaires et dans les études ultérieures. Là, nous comparons des choses comparables parce que nous partons sur les mêmes bases. Nous pouvons simplement constater que, dans telle option, l'option Centre, les zones urbanisées sont plus importantes ; dans telle option, nous avons plus de zones Natura 2000, mais nous ne pouvons pas aller plus loin.

Mme DEBLANGY

Pour répondre peut-être à la seconde question par rapport aux sites, aux monuments historiques et aux périmètres de protection, c'est vrai que, à l'échelle de l'étude, nous n'avons pas pris en compte les périmètres qui existent souvent de 300 ou de 500 mètres, mais c'est vrai également que, dans les phases ultérieures des études, les services compétents, je pense au service départemental de l'architecture et du patrimoine, ainsi que les Commissions des Sites sur le paysage, donneront un avis pour voir comment, en terme paysager, en terme de co-visibilité, le projet peut au mieux s'intégrer dans ces périmètres.

Pour la petite histoire, nous avons réalisé une étude en Bretagne sur un secteur au niveau de la RD 700 et il y avait pas mal de petits monuments historiques. En allant sur le terrain, nous nous sommes aperçus que, pour la majorité d'entre eux, déjà en terme de co-visibilité, en terme de paysage, ça ne posait pas de problème parce qu'ils étaient complètement perdus dans des touffes d'herbe, en fait, complètement cachés. Donc, quelque part, on a envie de dire que l'étude qui a été réalisée a permis de revaloriser ces petits sites, ces petits monuments qui existaient et qui, jusqu'ici, en fait, étaient un petit peu oubliés de tous.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame. Monsieur THILLET.

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

Bonsoir Messieurs, Dames. Je tiens à féliciter Monsieur le Sénateur parce que, Messieurs de RFF, on aimerait avoir un sénateur comme ça dynamique, sûrement à RFF aussi.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous sommes une association. Jusqu'au 5 septembre, nous étions une association et, depuis le 5 septembre, nous sommes une poignée de poil à gratter pour Monsieur ROUSSEAU et Monsieur SALIN. Pourquoi ? Parce que notre association de Châteauroux, qui s'appelle TGV Berry – Limousin – Pyrénées, a instauré un itinéraire pour rejoindre Limoges en 2 heures car il faut bien que vous sachiez que l'intérêt du débat public que vous avez ici, c'est de faire une ligne grande vitesse qui mette Limoges à 2 heures de Paris.

Mme LARIVAILLE

Non, ce n'est pas l'intérêt du débat public, c'est l'intérêt du projet.

M. D. THILLET

L'intérêt du projet. Le projet, c'est de mettre Limoges à 2 heures de Paris et, nous, par notre itinéraire, nous pouvons très bien mettre également Limoges à 2 heures de Paris. Pourquoi Limoges à 2 heures de Paris ? Parce qu'on nous dit que, nous, nous sommes déjà à une heure 50 à Châteauroux, ce qui est vrai quand le vent est bien tourné, et ce n'est pas souvent, parce qu'on a souvent du retard pour aller à Paris, on s'en est encore rendu compte hier au train de 7 heures moins 10 qui part de Châteauroux ; c'est très souvent que nous sommes en retard.

Pour revenir au sujet, nous ne sommes pas contre que Limoges soit à 2 heures de Paris, mais, par contre, nous sommes contre passer par Poitiers, totalement contre. La ligne historique, c'est Paris – Orléans – Limoges – Toulouse – Brive – Cahors et donc, nous nous battons contre le projet Poitiers – Limoges. Pourquoi ? Tout simplement parce que nous voulons que la grande vitesse arrive dans le Centre de la France. L'itinéraire que nous avons initié, c'est de se raccorder, comme le Poitiers – Limoges, sur la ligne Sud Europe Atlantique, à hauteur de Beauvilliers. Certains d'entre vous connaissent certainement Beauvilliers parce que c'est là où il était question du troisième aéroport lorsque l'on parlait du troisième aéroport au niveau national. Nous traversons la Beauce, donc ça ne saccage pas le paysage tel que l'itinéraire Sud que l'on vous propose ici.

Monsieur ROUSSEAU vous dira « il traverse la Sologne », c'est totalement faux, nous ne la traversons pas, nous la longeons car, dans notre projet, il suffit de longer l'autoroute A71 et A20 ensuite, donc nous ne saccageons pas la Sologne, nous ne saccageons pas un environnement tel que, vous, vous avez dans la région, et je connais bien la région parce que j'en suis originaire. Il n'y a aucune raison pour que ce Poitiers – Limoges se fasse.

Ensuite, avec notre projet, nous désenclavons beaucoup plus de personnes. Alors, là, nous sommes encore en guerre avec les gens de Réseau Ferré de France sur le nombre de voyageurs intéressés par notre projet. Je vous dirais que le gros problème qui nous heurte, c'est ce problème de voyageurs, c'est la distance entre Paris et Châteauroux. Comme je vous le disais tout à l'heure, on nous dit que nous sommes à une heure 50, nous n'avons pas besoin d'être à moins alors que vous avez des villes comme Vendôme qui sont à 42 minutes de TGV de Paris. Vous avez des villes comme Amiens avec la gare des betteraves qui est le long de l'autoroute du Nord, eux, ils sont à 20 minutes en TGV. Vous avez 1.000 voyageurs par jour qui prennent le TGV à Confolens, le 7 décembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public la gare des betteraves pour aller à Paris et ailleurs. Vous avez une gare qui fait 386.000 voyageurs par an, la gare des betteraves, alors que, nous, on nous dit « Orléans n'a pas besoin de la grande vitesse, ils sont déjà à une heure 50 minutes, donc ils n'ont pas besoin de la grande vitesse », c'est faux. C'est totalement faux parce que les gens de Haute Picardie, d'Amiens et de Saint-Quentin, ils ont besoin d'aller aussi dans toutes les directions, Orléans, ils ont besoin aussi d'aller dans toutes les directions, tout comme les castelroussins, les vierzonnais, les brivistes, les limougeauds. Il n'y a aucune raison que ce projet se fasse.

Je vais vous donner un petit détail du double langage qu'ont les gens de Réseau Ferré de France, et cela, c'est dans toutes les réunions. Quand je vous disais que nous étions le poil à gratter de Réseau Ferré de France, c'est parce que nous les suivons depuis le 5 septembre, nous assistons à toutes les réunions ; à chaque fois, ils nous disent quelque chose de nouveau ou de différent par rapport à avant et ce que je vais vous citer en est un exemple typique. Nous, lorsqu'on nous parle de grande vitesse à Châteauroux, on dit « ça nous met Châteauroux à une heure de Paris », ils nous disent « c'est faux », vous ne devinez jamais pourquoi. Tout simplement parce qu'ils nous disent que, pour se rendre à la gare nouvelle que l'on préconise à l'aéroport de Châteauroux, il faut un quart d'heure. Ils déduisent ce quart d'heure du temps de parcours grande vitesse, mais, là, tout à l'heure, ils l'ont systématiquement dit, ils ont bien dit que ça mettrait une heure de moins dans le trajet pour aller à Paris, mais ils ne vous ont pas compté le temps que vous devez prendre votre voiture ou votre TER pour aller à la gare de Limoges ou à la gare de Poitiers. Ça, ils n'ont pas déduit ce temps-là parce que ça ne les intéresse pas. Mais quand il s'agit de parler de Châteauroux ou d'Orléans, là, ils nous disent « attention, vous ne gagnez pas une heure, vous ne gagnez que trois quarts d'heure parce que vous avez le temps pour vous rendre à la gare ». On se demande, quand ils nous disent une heure 50 à Châteauroux, pourquoi ils ne nous déduisent pas le temps de transport également actuellement pour prendre un Corail ou un TEOZ, nous sommes dans le même détail.

Mme LARIVAILLE

Monsieur THILLET, vous vous pressez un peu, s'il vous plaît.

M. D. THILLET

J'ai attendu longtemps, il faut quand même que je dise tout.

Mme LARIVAILLE

Vous en rajoutez toutes les fois un petit peu aussi.

M. D. THILLET

Justement, c'est fait exprès, nous avons notre technique.

Mme LARIVAILLE

Je me permets quand même d'intervenir et je réprecise que la Commission est indépendante, donc je ne prends pas parti ni pour Monsieur THILLET ni pour RFF. Monsieur THILLET tout à l'heure a dit qu'il n'était pas d'accord avec RFF sur l'estimation du nombre de voyageurs intéressés.

M. D. THILLET

Vous nous dites toujours ça.

Mme LARIVAILLE

Je vous dis toujours ça. Cela dit, ce que je veux dire à l'assemblée, c'est que nous avons organisé avec Monsieur THILLET et RFF un groupe de travail. La première réunion a dû avoir lieu...

M. D. THILLET

Le 26 septembre.

Mme LARIVAILLE

Le 26 septembre. Nous avons travaillé sur les coûts et nous avons travaillé sur l'estimation du nombre de voyageurs. Les coûts, je pense que, là, Monsieur THILLET n'a pas réagi, donc je considère qu'il a accepté l'argumentation de RFF.

M. D. THILLET

Si nous faisons la règle de trois, on va diminuer le coût.

Mme LARIVAILLE

En ce qui concerne le nombre de voyageurs, RFF a remis à Monsieur THILLET une note le 13 novembre. J'ai demandé à Monsieur THILLET de bien vouloir examiner cette note et me donner ses observations sur cette note avant la fin du débat, et avant la réunion de clôture, s'il vous plaît.

M. D. THILLET

Mme LARIVAILLE

L'autre jour, en réunion, je n'ai pas réagi, mais je réagis maintenant. L'autre jour, en réunion à Montmorillon, c'était lundi, vous avez fait un calcul de coin de table.

M. D. THILLET

Non, non, ce n'est pas un calcul de coin de table du tout. RFF fait des calculs de coin de table pour que ça les arrange.

Mme LARIVAILLE

Excusez-moi, vous avez comme moi participé à l'atelier pédagogique où RFF a présenté ses méthodes pour évaluer les trafics, les potentiels de trafics, et je n'ai pas eu l'impression que c'était des calculs de coin de table parce qu'il y a quand même un certain nombre de paramètres qui sont pris en compte. Monsieur THILLET, continuez et j'attends vos observations.

M. D. THILLET

Vous les aurez, ne vous inquiétez pas.

Mme LARIVAILLE

Ça fait 3 semaines que vous me dites « vous les aurez », alors, j'attends.

M. D. THILLET

Nous ne sommes pas rendus au 13, ni au 18.

Mme LARIVAILLE

On n'est pas loin.

M. D. THILLET

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Le principal, c'est d'arriver. Il faut faire une étude sérieuse et non pas un très gros dégrossissage parce qu'en fin de compte, le problème, il est là. Nous représentons une dizaine de départements à développer dans notre projet. Je parle pour les départements qui seraient désenclavés par notre projet et personne ne peut le nier, ni vous, ni Réseau Ferré de France.

Mme LARIVAILLE

Moi, je ne nie rien.

M. D. THILLET

Je vous réponds, Madame LARIVAILLE.

Mme LARIVAILLE

Moi, j'attends vos observations, Monsieur THILLET.

M. D. THILLET

Notre projet permettrait de désenclaver une dizaine de départements parce que nous avons un nœud ferroviaire qui est à Vierzon, et il désenclaverait également le Sud du Cher et l'Allier avec Montluçon.

Notre gros désaccord, c'est que, avec Réseau Ferré de France, plus vous augmentez la population, moins il y a de voyageurs. C'est comme le phénomène des 15 minutes pour aller à la gare.

Mme LARIVAILLE

Monsieur THILLET, c'est à la limite là, s'il vous plaît.

M. D. THILLET

Non, non, ce n'est pas à la limite, Madame LARIVAILLE.

Mme LARIVAILLE

Vous terminez, s'il vous plaît.

M. D. THILLET

Hier, je suis allé à Paris et j'en ai parlé avec certaines personnes et, quelque part, ils étaient bien d'accord avec nous. Nous nous rendons compte quand même, lorsque nous voyons le développement des villes telles que Vendôme avec 700 personnes qui partent tous les matins à Paris et qui reviennent donc le soir, et qui sont à 42 minutes ; je reviens sur la gare des betteraves, vous avez 1.000 personnes qui prennent le TGV par jour. Ils ont commencé la première année en juin 1994 avec 38.000 voyageurs ; l'année suivante, ils étaient à 90.000 et, maintenant, ils en sont rendus à 3 millions. Ne nous dites pas que c'est une question de distance entre la ville et Paris, ce n'est pas vrai. Il suffit de prendre les statistiques, de voir comment se sont développées les autres villes avec le TGV. Tout le monde sait que le TGV développe la démographie des villes où il s'arrête. Il n'y a aucune comparaison entre le développement que l'on nous donne et la réalité des villes où ça se passe.

Le projet Poitiers – Limoges est un mauvais projet. Il n'y a que quelques endroits tels que Limoges où ce sont les élus qui sont pour le projet Poitiers – Limoges, des élus qui n'ont d'ailleurs strictement demandé, mais toute la population est contre. Et ça, c'est dans toutes les villes, soyez sûrs. Merci Madame.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur THILLET.

M. ROUSSEAU

La remise en cause de RFF, je voudrais quand même que ça soit très clair, nous avons travaillé 2 ans et demi ; il y a un document qui est un document support qui a été remis, qui est publié et qui sert de base aux discussions.

Monsieur THILLET, c'est bien de remettre en cause la compétence et la façon dont les autres travaillent, mais vous avez fait un trait sur une carte qui, entre autre chose, traverse la forêt de la Sologne et il y a beaucoup d'arbres qui vont y rester.

La question de langage, nous, nous n'avons qu'un langage parce que notre document, il existe, il a été publié après 2 ans d'étude. Vous faites un trait sur la carte. Suivant les réunions, vous tenez un discours différent. Je vous ai entendu il n'y a pas longtemps dire « le projet Poitiers – Limoges n'est pas un mauvais projet, nous en avons un meilleur ».

Ce que vous n'avez pas dit dans votre exposé de tout à l'heure, c'est que votre projet, vous ne le contestez pas, nous arrivons à 2,4 milliards, donc 1 milliard de plus à financer, c'est une enveloppe importante.

M. SALIN

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Cette querelle entre RFF et les gens de l'Association de Monsieur THILLET n'est peut-être pas d'un grand intérêt à Confolens, mais je voudrais quand même recentrer un certain nombre de choses.

Lorsque l'on fait des études de trafics – et Madame FRUCHON pourra le dire – nous comparons les choses comparables, nous faisons gare centre – gare centre. Si vous faites une ligne à 50 km d'une zone urbaine, il va bien falloir quand même intégrer dans le coût l'approche. Je ne parle pas de l'approche des gens de chez eux à la gare, mais de gare centre à gare centre. Dans ce cas-là, vous faites un TGV Paris – Châteauroux, vous faites la gare de départ à Orléans et la gare d'arrivée à Vierzon, comme ça, vous avez un temps minime. C'est la première chose.

Deuxième chose, je voudrais dire que les calculs faits par RFF sont les mêmes pour toutes les lignes de TGV. Ce sont des circulaires ministérielles.

Mme LARIVAILLE

Nous arrêtons, Monsieur SALIN, nous en avons déjà parlé longuement.

M. SALIN

Je voulais préciser un certain nombre de choses quand même qui me semblent relever du bon sens.

Mme LARIVAILLE

Voilà. Avez-vous d'autres questions ? Monsieur, allez-y.

M. LOHUE

Tout à l'heure, Madame DEBLANGY a dit « il y a les zones urbaines et, après, il y a le monde agricole qui est moins intéressant ». Moi, j'ai compris que les agriculteurs, on s'en moque un peu, ce sont des bas de gamme, mais il ne faut pas oublier que c'est quand même le monde agricole qui est le premier touché dans le projet.

Mme DEBLANGY

Non. Si vous avez compris ça, excusez-moi, c'est que je me suis mal exprimée. Ce que je voulais simplement dire, c'est que, lorsque l'on a une zone urbaine et qu'un projet doit passer dessus, les contraintes sont beaucoup plus importantes que lorsque l'on a un territoire agricole où les compensations sont quand même plus faciles à prendre en compte.

Encore des interventions ? Madame, oui.

Mme LABIE

Je voulais revenir sur les différents coûts des différentes lignes. C'est vrai que la ligne Angoulême – Limoges via Chasseneuil, nous n'arrivons pas à la rénover et je ne sais pas pourquoi. Le train roule à 60 km heure, ce sont des délais de temps qui sont tellement énormes que nous ne la prenons jamais finalement. Peut-être qu'elle va être abandonnée alors qu'il y a quand même un lycée professionnel, il y a un CFA à Chasseneuil, il y a du potentiel. Comment est-ce qu'on trouve de l'argent pour faire des lignes énormes et qui coûtent énormément d'argent et comment on n'arrive jamais à financer ce genre de petite ligne et comment elle ne se rénove jamais ?

M. ROUSSEAU

Je peux vous répondre Madame que, pour le moment, rien n'est dans les tuyaux en ce qui concerne Angoulême – Limoges, mais qui est quand même à un niveau de performance ; c'est le niveau de performance d'une ligne telle qu'elle a été conçue au 19^{ème} siècle, ne faisant pas parti du grand réseau tel qu'il a été construit au 19^{ème} siècle. C'est ce que j'appelle les lignes de la 3^{ème} République.

Le problème, c'est que rien n'est prévu, mais dire que nous ne faisons rien sur les petites lignes... tout à l'heure, j'évoquais que, dans le contrat de projet, nous travaillons à l'amélioration des dessertes avec l'Etat et la région, dans la perspective d'amélioration de la desserte de Guéret. Actuellement, avec les gens ici qui travaillent à la DRE et la région, nous avons un projet qui a été évoqué par Sylvestre SALIN décrit sur Poitiers – Limoges, où la première tranche pèse 32 millions d'euros et la tranche suivante, qui n'est pas encore financée, va peser 49 millions d'euros. Ça veut dire que des sommes importantes sont mises sur un certain nombre de lignes TER.

Nous appelons dans notre jargon ces lignes des lignes TER, mais il ne faut pas oublier non plus que ces lignes servent aussi à un certain nombre de trafics fret. Il y a des activités céréalières entre Montmorillon et Poitiers, etc. donc ce sont des lignes qui ont un rôle à la fois pour le fret de proximité et pour le TER.

J'aurais tendance à dire que le constat que nous avons fait du vieillissement de ces lignes ne permet pas de tout réaliser dans les premières tranches. La volonté des deux Conseils Régionaux de Poitou – Charente et du Limousin a été, dans un premier temps, de porter leurs efforts sur Poitiers – Limoges ; nous pouvons imaginer que, dans des temps plus lointains, les autres lignes du réseau seront examinées.

Mme LARIVAILLE

Madame FRUCHON veut apporter quelques éléments.

Mme FRUCHON

Pour compléter, la ligne Limoges – Angoulême, je ne veux pas parler, bien sûr, pour l'autorité organisatrice, le Conseil Régional du Limousin, mais c'est quand même une ligne sur laquelle nous travaillons, nous étudions des modifications de desserte et des améliorations de desserte sur les horaires et le service.

Mme LARIVAILLE

Voilà. Plus de questions, plus d'interventions ? Je vais clore la réunion en vous remerciant tous d'avoir participé activement à cette réunion. Vous aurez le compte-rendu de la réunion sur le site de la Commission d'ici une douzaine de jours. Je vous remercie encore.