

Débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Brive La Gaillarde, le 21 septembre 2006

Réunion territoriale

Participants :

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

MAITRE D'OUVRAGE RFF : Richard ROUSSEAU ; Sylvestre SALIN

INTERVENANTS/DISPUTANTS :

M. ANIESSE

M. PRAT - Fédération du Parti Communiste de la Corrèze

M. MOREAU

M. MAURIE

M. BONNET – Conseiller Général de la Corrèze

M. Ph. TILLET – Secrétaire du Comité d'Etablissement SNCF de La Région de Limoges

M. SOULIER – Député de La Corrèze – Vice-Président du Conseil Général de La Corrèze

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

M. FARGES

M. CANIAUX – Président d'ALTRO

Mme LABRUNIE – Vice-Présidente du Conseil Régional, Région Limousin

M. GOSSELIN – Communauté d'Agglomération de Brive-La –Gaillarde

M. TAMALAIS

Mme FRUCHON – Direction du Développement, SNCF Limousin

Mme VERDIER

M. DUBOSC- Directeur de l'Etablissement Exploitation du Limousin, SNCF

M. GALIOTTO

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

Madame le Sous-Préfet, Mesdames Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de ligne grande vitesse Poitiers-Limoges qui nous est proposé par Réseau ferré de France. Nous ne sommes pas très nombreux, mais peut-être que la salle va se remplir au fur et à mesure. C'est un petit peu dommage d'être en nombre réduit parce que, effectivement, le débat public ne peut atteindre ses objectifs que si la participation du public est suffisamment large. Cela dit, ce n'est pas parce que nous ne sommes pas nombreux que nous ne pouvons pas débattre de façon active et intéressante.

Je voudrais, en premier lieu, remercier Monsieur Jean-Louis NESTI, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brive, qui nous a mis cette superbe salle à notre disposition. Je regrette, bien sûr, qu'il ne puisse pas être des nôtres ce soir.

Tout d'abord, quelques éléments concernant le déroulement de cette réunion. Je vais, rapidement, vous présenter ce qu'est le débat public. Ensuite, le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, vous exposera son projet. Le reste de la soirée sera consacré aux échanges entre vous-mêmes, le maître d'ouvrage et nous-mêmes.

Principe du débat public

Mme LARIVAILLE

Pour commencer, quelques précisions sur le débat public et ses modalités d'organisation : je vais essayer de faire court et je compléterai en répondant à vos questions.

Le débat public qui est prévu par la loi a pour objet de faire participer la population au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement. Il se situe très en amont dans ce processus et intervient alors qu'aucune décision n'est prise. Je crois que ceci est essentiel pour la suite de nos échanges.

Cela signifie que le débat va porter sur l'ensemble du dossier, sur l'opportunité du projet, sur ses objectifs, ses caractéristiques au cas où ce projet serait décidé.

Tous les projets d'aménagement ne font pas l'objet d'un débat public. C'est la Commission Nationale du Débat Public qui en décide, au vu des enjeux du projet en termes d'aménagement du territoire, en termes socio-économiques et en termes environnementaux.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
La Commission Nationale du Débat Public a ainsi décidé d'organiser un débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges le 7 décembre dernier, au vu des enjeux de ce projet, en termes d'aménagement du territoire et en termes d'impacts possibles (socio-économiques et environnementaux).

Elle a confié l'organisation et l'animation de ce débat à la Commission Particulière du Débat Public que j'ai l'honneur et le plaisir de présider. Cette Commission est composée de 5 membres :

- Michel PERIGORD, qui est absent aujourd'hui,
- Michel ANDRAULT,
- André POINTUD,
- Josette FOURRIER,
- et moi-même.

La mission de la Commission Particulière est d'organiser le débat et de veiller à son bon déroulement.

Un point important, la Commission Particulière est indépendante, comme, d'ailleurs, la Commission Nationale qui est une autorité administrative indépendante. La Commission Particulière ne porte pas de jugements, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur aucun des avis exprimés.

Ses membres adhèrent à une charte déontologique qui met en avant un certain nombre de principes, parmi lesquels la neutralité, l'équité, la transparence et un certain nombre d'autres principes qui vont dans le même sens.

Quels sont plus précisément les objectifs et les modalités du débat public ? Le débat public constitue un temps d'ouverture et de dialogue dont l'objectif final sera, à partir du recueil des différents points de vue exprimés par les uns et les autres, d'éclairer le maître d'ouvrage, afin qu'il puisse prendre sa décision en toute connaissance de cause.

Sa décision concerne les suites à donner à son projet. A l'issue du débat, au vu de ce qui se sera dit pendant le débat, il décidera, soit de poursuivre son projet, soit de le poursuivre en le modifiant, beaucoup, pas beaucoup, en fonction des éléments qu'il aura recueillis. Il peut décider également de l'abandonner.

Cela dit, pour pouvoir émettre un point de vue, il faut, bien sûr, être informé, connaître le projet et avoir les moyens de s'exprimer. Dans le cadre de ce débat, vous pouvez vous exprimer et vous informer en vous adressant, bien sûr, à la Commission Particulière par courrier, par carte T, par internet, et en participant aux réunions publiques dont vous avez le calendrier dans le petit journal qui vous a été communiqué.

En ce qui concerne La Corrèze, nous avons prévu une réunion à Brive et une réunion à Tulle le 19 octobre.

Je rappelle que toutes les contributions écrites sont mises à la disposition de tous, c'est-à-dire qu'elles sont toutes mises sur le site internet, et que toutes les questions écrites recevront des réponses écrites.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je rappelle également que certaines contributions pourront faire l'objet d'un cahier d'acteurs sera publié et diffusé par la Commission.

Les comptes-rendus des réunions publiques sont disponibles et mis sur le site internet. Il s'agit de comptes-rendus intégraux. Ils sont mis sur le site dans les 8 à 10 jours qui suivent la réunion.

Nous avons un journal du débat dont vous avez eu le premier numéro qui vous a été adressé courant août, avec la synthèse du maître d'ouvrage. Ce journal du débat, nous en publierons d'autres numéros qui rendront compte périodiquement de l'actualité du débat et de son déroulement.

A l'issue du débat, la Commission Particulière fera un compte-rendu du débat, c'est-à-dire une retranscription fidèle de tout ce qui s'est dit et écrit pendant le débat entre le 1^{er} septembre et le 18 décembre.

La Commission Nationale établira le bilan du débat et tout cela sera fait au plus tard le 18 février 2007, puisque nous avons 2 mois à partir de la fin du débat pour réaliser ce compte-rendu.

La décision du maître d'ouvrage sera prise ensuite dans les 3 mois qui suivent la remise du compte-rendu, c'est-à-dire au plus tard le 18 mai 2007.

Le débat public, comme vous l'imaginez et comme nous avons déjà pu le constater puisque nous avons commencé le 1^{er} septembre, n'est pas un exercice très facile. Pour ce qui nous concerne, nous voulons, évidemment, un débat constructif, ce qui implique, comme je le disais tout à l'heure, la participation du plus grand nombre, ce qui implique également que tous ceux qui veulent s'exprimer puissent le faire et que, bien sûr, chacun fasse preuve de la plus grande honnêteté vis-à-vis de l'information qu'il délivre.

Il ne faut surtout pas que les divergences d'opinion constituent un obstacle au dialogue, et je souhaite, bien sûr, que les différents points de vue puissent se confronter en toute liberté, sérénité, cordialité, etc.

En ce qui concerne les échanges qui vont suivre, bien entendu, nous ferons du direct, c'est-à-dire que nous passerons le micro aux uns et aux autres, mais je vous invite néanmoins à formuler vos questions par écrit. On a dû vous donner des petites fiches sur lesquelles vous pouvez noter ces questions. Comme je vous le disais tout à l'heure, toute intervention écrite est mise sur le site et appelle une réponse écrite. Je crois que c'est important aussi d'avoir des réponses précises aux questions que l'on se pose. Essayez de poser ces questions le plus possible par écrit.

Pour ceux qui s'exprimeront oralement, sachez que la réunion est enregistrée et, comme j'essaie de le faire et comme on nous conseille de le faire, il convient de parler le plus distinctement possible et, bien sûr, dans le micro, de façon à ce que l'on puisse, effectivement, rendre compte fidèlement de ce que vous direz. Je vous demanderai également de vous présenter lorsque vous interviendrez.

En ce qui concerne les demandes d'intervention, vous pouvez les faire par écrit, vous pouvez les faire auprès de Eric ANDRE. Nous avons notre équipe technique aussi qui est à votre disposition et qui se trouve au premier rang.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Voilà ce que je voulais vous dire en introduction. Si vous avez des questions à poser sur le débat public, je suis prête à les entendre et à y répondre. S'il n'y a pas de questions sur le débat public, tout de suite, je vais me tourner vers les représentants de Réseau ferré de France :

- Monsieur Richard ROUSSEAU, Directeur Régional pour les régions Centre et Limousin,
- Monsieur Sylvestre SALIN, Chef de Projet du débat public LGV Poitiers-Limoges.

Intervention du maître d'ouvrage

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

Madame la Présidente, merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais vous faire une présentation qui va durer à peu près une douzaine de minutes et elle va s'articuler en deux temps.

- Dans un premier temps, nous aborderons le pourquoi du projet et nous verrons ce qu'il peut apporter pour la Corrèze et pour Brive.
- Dans un deuxième temps, nous rentrerons un peu plus dans le détail et nous vous présenterons les options qui sont présentées au débat public.

Au préalable, je voudrais rappeler un élément de contexte général, mais qui me semble essentiel et qu'il faut toujours garder à l'esprit. A l'horizon 2016, la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique sera une réalité. Elle permettra de relier Paris à Bordeaux en 2 heures 10. C'est pour RFF un axe d'importance nationale, mais également européenne. De ce fait, la grande vitesse sera aux portes du Limousin, mais ne desservira pas encore le Limousin.

Deuxième élément à avoir à l'esprit, c'est que Toulouse et la Région Midi-Pyrénées ont fait récemment le choix, pour accéder à Paris, de passer par Bordeaux. Ainsi, dans quelques années, Toulouse-Paris via Bordeaux se fera en 3 heures 10. Il y a donc progressivement constitution d'un axe et d'un réseau à grande vitesse sur la façade Atlantique. C'est dans cette logique que s'inscrit le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges.

Pourquoi ce projet et que peut-il apporter à la Corrèze et à Brive ?

Pour le Limousin, qu'apportera ce projet ? La réponse s'articule autour de 4 points :

1. C'est un projet qui améliorera l'accessibilité du Limousin à Paris et à l'Ile-de-France.
2. C'est un projet qui permettra d'accéder directement, via Poitiers, au réseau à grande vitesse national puis européen.

3. C'est un projet qui va permettre de renforcer les relations entre les deux métropoles régionales, Poitiers d'un côté et Limoges de l'autre.
4. C'est un projet qui accompagne la volonté d'ouverture du Limousin sur la façade Atlantique.

Ces 4 points ont récemment été réaffirmés par un nombre important d'élus et d'acteurs socio-économiques au cours des réunions précédentes.

Pour la Corrèze et Brive, ce projet apportera quoi ?

- Il permettra une amélioration également de l'accès à Paris et à l'Ile-de-France.
- Il positionnera Brive comme une véritable porte d'entrée du Sud Ouest.
- Il permettra aussi à la Corrèze d'avoir un accès direct au réseau à grande vitesse de la façade Atlantique en cours de réalisation.

Plus précisément, reprenons ces points dans le détail.

- Améliorer l'accès à Paris et à l'Ile-de-France : aujourd'hui, Brive bénéficie en moyenne de 9 allers et retours sur Paris, allers et retours sans changement qui s'effectuent en 3 heures 55 – 4 heures, en meilleur temps. Brive bénéficiera d'un accès direct à Paris, mais pour que la Corrèze bénéficie également d'un accès, il faudra – et c'est un point important – qu'il y ait un système de correspondance, soit par TER, soit par cars, qui permette le meilleur rabattement, c'est-à-dire que les habitants de la Corrèze puissent venir à Brive où ils disposeront d'un TGV.

A Brive, ce TGV permettra 11 fois par jour, 11 allers et retours, d'accéder à Paris et à l'Ile-de-France en moins de 3 heures. Une desserte quotidienne permettra également de desservir l'aéroport international de Paris Charles de Gaulle et Lille.

L'amélioration de l'accessibilité de la Corrèze et de Brive, c'est une heure de gain par rapport au temps actuel, et ces deux dessertes supplémentaires prévues à terme.

- Positionner Brive comme une porte d'entrée du Sud-Ouest : La LGV va venir compléter une offre déjà très importante. Brive, vous le savez mieux que moi, est au carrefour de deux autoroutes d'importance nationale, voire même européenne, l'A20 et l'A89.

L'ouverture de l'aéroport de Brive-Souillac permettra des relations vers Paris, vers Lyon, mais aussi des relations au niveau européen, notamment avec l'Angleterre, la Grande-Bretagne.

La ligne à grande vitesse vient compléter cette offre, c'est-à-dire que, avec cet ensemble d'offres, Brive et la Corrèze seront facilement et très rapidement accessibles depuis Paris, depuis l'Ile-de-France, mais également depuis des villes comme Londres ou Lyon.

- Avoir un accès direct au réseau à grande vitesse de la façade Atlantique : Il n'y a pas que Paris : le projet de ligne à grande vitesse permettra de mettre Brive en relation vers le Nord de l'Europe, donc, dans un premier temps, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, mais Lille et, en correspondance, Londres et Bruxelles. C'est un projet qui, en passant par Poitiers, permettra de se connecter sur la façade

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public Atlantique et La Rochelle et qui permettra également de pouvoir se connecter avec l'Espagne puisque, actuellement, un autre débat public se déroule qui concerne la relation entre Bordeaux et la frontière espagnole.

Concrètement, la Corrèze bénéficiera d'une amélioration du temps de trajet de l'ordre d'une heure vers Paris Ile-de-France, d'une offre d'infrastructure de haut niveau complète, aussi bien par voie autoroutière que par voie ferroviaire et que par voie aérienne, et d'un accès rapide à l'ensemble du réseau à grande vitesse qui se constitue sur la façade Atlantique.

Il ne faut pas oublier cependant un point, c'est que c'est un service dont la performance est liée aux politiques de correspondance et aux complémentarités qui pourront être réalisées entre le réseau TGV, d'une part, et les réseaux TER ou de transports en commun, d'autre part.

Quelles sont les options de ce projet ?

Le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges s'articule autour de deux éléments importants :

1. c'est un projet qui dessert les gares de Poitiers et de Limoges-Bénédictins, donc les gares actuelles ;
 2. c'est un projet qui a été conçu de manière à pouvoir faire un Limoges Paris en deux heures.
- La desserte des gares de Poitiers et de Limoges : Ce projet se connectera à ses extrémités sur les lignes classiques actuelles. Pourquoi ? Pour deux raisons : ça permettra de rentrer directement au niveau des gares actuelles et de bénéficier de l'ensemble des correspondances et des complémentarités qui sont actuellement mises en place, notamment au niveau de Limoges sur le Ciel, mais également au niveau de Poitiers, avec correspondances entre le réseau TGV et les réseaux de transport urbain et le TER. De cette manière, nous éviterons d'avoir à créer des sections de ligne nouvelle dans des zones en cours d'urbanisation ou déjà fortement urbanisées.
- Faire un Limoges-Paris en deux heures : Pourquoi 2 heures ? La réponse tient en deux points :
- Le TGV, par rapport à l'aérien ou par rapport au routier, est concurrentiel pour des trajets qui se situent entre 2 et 4 heures. C'est un premier élément qui nous fait penser à « un temps objectif » de 2 heures.
 - Il faut voir aussi que, avec le réseau qui est en train de se mettre en place sur la façade Atlantique, mais également sur la France, dans quelques années, Toulouse sera à 3 heures 10 de Paris, Bordeaux sera à 2 heures 10, Poitiers sera à 1 heure 15. Avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de Loire, Rennes sera à une heure et demie environ, Nantes sera à moins de 2 heures. Au printemps 2007, Strasbourg sera à 2 heures 20. Si Limoges et le Limousin veulent se trouver dans ce concert des villes desservies rapidement par la grande vitesse, le temps objectif de 2 heures nous paraît important.

Trois options sont présentées au débat :

1. L'option Nord prend le parti à la sortie de Poitiers de venir se raccorder le plus rapidement possible sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse, en respectant le plus possible un temps de 2 heures.
 2. L'option Centre prend le parti d'utiliser le couloir des infrastructures existantes.
 3. L'option Sud consiste à utiliser au maximum la grande vitesse sur la ligne Sud Europe Atlantique puis, après, d'obliquer sur Limoges et de venir se raccorder sur la ligne actuelle Angoulême Limoges.
- L'option Nord : La longueur totale de cette option est de l'ordre de 150 kms et nécessitera la création de 100 kms de ligne nouvelle. Le coût estimé de cette option est de l'ordre de 1,15 milliard d'euros.

Cette option permettra de faire un Paris-Limoges en 2 heures, permettra de desservir Paris depuis Brive sans changement en 3 heures, et autorisera une liaison Poitiers-Limoges de l'ordre de 45 minutes.

- L'option Centre : Cette option prend le parti d'utiliser le couloir des infrastructures existantes. C'est celle qui est en longueur totale la plus courte (125 kms), mais elle nécessitera la création de 115 kms de ligne nouvelle, d'où son coût supérieur qui est de l'ordre de 1,3 milliard d'euros.

Parallèlement, c'est l'option qui permettra le temps de trajet le meilleur puisqu'il sera possible de faire un Paris-Limoges en une heure 50 et un Brive-Paris en 2 heures 50.

La relation Poitiers-Limoges, quant à elle, pourrait être faite en 35 minutes.

- L'option Sud : Cette option prend le parti d'utiliser le plus longtemps possible la grande vitesse sur la ligne Sud Europe Atlantique et, au Nord de Ruffec, de se déconnecter de cette ligne pour obliquer vers Limoges.

Cette option est, d'un point de vue de la longueur totale, la plus longue puisqu'elle ferait 160 kms, mais c'est celle qui, en matière de réalisation de ligne nouvelle, nécessiterait la construction de la longueur la plus courte puisqu'elle ne serait que de 90 kms.

En matière, d'une part, de coût, mais également de performances, nous retrouvons les mêmes performances que pour l'option Nord, c'est-à-dire un coût estimé de l'ordre de 1,15 milliard d'euros, la possibilité de faire un Brive-Paris en 3 heures et de pouvoir faire un Poitiers-Limoges en 45 minutes. Dans ce cas de figure, Paris serait à 2 heures de Limoges.

Pour conclure, c'est un projet qui pourrait conforter Brive comme porte d'entrée du Sud Ouest, en permettant une amélioration du temps de trajet puisque nous pourrions gagner entre 50 minutes et une heure sur le temps de trajet actuel, et qui viendra compléter une offre de très haut niveau pour Brive et la Corrèze. Mesdames et Messieurs, je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

En ce qui concerne les questions, j'ai une question de Monsieur Michel ANIESSE qui pose le problème du désintérêt du public et des élus pour cette question. Il n'attaque pas la Commission Particulière, il fait un constat. Je voudrais lui dire que, pour ce qui concerne la Commission Particulière, nous avons, je pense, fait tout ce que nous pouvions compte tenu de nos moyens pour informer le public, de la tenue de ce débat puisque nous avons envoyé le petit dossier que vous avez, je pense, presque tous reçu. Nous avons envoyé le journal du débat et la synthèse en 530.000 exemplaires. Quasiment toute la Corrèze a été touchée par ces documents.

Pour vous rassurer, je peux vous dire que, depuis que nous avons ouvert le site internet, nous avons eu en gros 7.000 visites. Depuis que le débat est ouvert, 700 questions nous sont parvenues. Je crois qu'il y a une cinquantaine de contributions, à peu près.

Effectivement, nous aimerions voir des salles pleines, mais je pense que la situation est loin d'être désespérée. 7.000 visites sur le site en 2 mois, c'est pas mal. 700 questions, c'est beaucoup. J'espère vous rassurer un petit peu.

M. ANIESSE

Je pense que l'aspect de cette salle est très inquiétant.

Mme LARIVAILLE

Nous ne sommes pas loin d'une centaine.

M. ANIESSE

Oui, c'est ça. Le 7 juillet 2000, Le Monde avait publié la carte des futurs TGV prévus dans les 15 ans à venir. J'avais constaté que cette carte méprisait complètement le Centre de la France, comme le Gouvernement s'est permis de le faire pendant tant de temps ici lorsqu'il n'y avait pas d'autoroutes dans cette région et que toute la France en avait, puisque je les construisais.

Voici ce qu'on s'est permis de publier il y a 5 ans : il n'y avait eu aucune réaction des élus, aucune réaction du public. J'avais donc eu la même impression sévère sur ce que mérite cette région. Quand en Bretagne, je faisais des autoroutes, s'il y avait le moindre retard suite à l'unique phrase du Général de Gaulle « un jour, vous aurez des

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public autoroutes », s'il y avait le moindre retard pendant que nous construisions là-bas, la Préfecture de Saint-Brieuc ou de Quimper brûlait. Ici, rien. Avec un document comme cela, il ne s'est rien passé et donc, ce soir, je suis déçu. Je suis déçu que des gens qui défendent cette région, des élus, des organisateurs, peu importe vos efforts, c'est le résultat et le résultat est nul ; ce n'est pas normal. Il devrait y avoir du monde.

Aujourd'hui même, Challenge dit « l'importance du TGV est le combat de toutes les régions de France pour l'obtenir » et voilà pourquoi, ce soir, c'est si grave que nous soyons si peu nombreux. A mon avis, la région ne mérite pas son TGV si elle ne fait pas davantage d'efforts. Je pense que vous devriez prendre conscience aussi de ce problème, réunir davantage de gens. Quand on pense à l'importance pour le tourisme, pour l'économie, pour la vie sociale de ce que représente un TGV aujourd'hui, relisez le Challenge d'aujourd'hui, c'est incroyable que nous soyons une centaine ce soir.

Mme LARIVAILLE

Je vous remercie Monsieur. Nous continuerons à faire ce que nous pensons devoir faire pour rassembler, effectivement, le plus possible de monde. A Limoges, il y avait quand même 450 personnes, à Poitiers 350, à Guéret une centaine.

Il y a quelques demandes de parole et, après, nous regarderons les questions écrites. Il y a une demande de Monsieur Jean PRAT.

M. PRAT - Fédération du Parti Communiste Français de La Corrèze

Merci. Bonsoir à tous. J'interviens au nom de la Fédération du Parti Communiste Français de notre département. Pour notre Fédération, nous nous félicitons qu'ait lieu la reprise du débat sur la ligne à grande vitesse pour notre région. S'agissant du projet qui nous concerne aujourd'hui, nous notons que ce débat a lieu sans que celui-ci soit inscrit au schéma LGV à l'horizon 2025, ce qui augure d'une perspective lointaine de réalisation postérieure à cette échéance.

A noter également que c'est un CIAT qui a affirmé qu'une étude ne préjuge en rien d'une réalisation.

Toutefois, et malgré ces considérations, depuis très longtemps, en cohérence avec les organisations syndicales professionnelles et interprofessionnelles, mais également avec les associations les plus diverses, notre parti s'est inscrit dans cette demande moderne et nécessaire pour notre région d'une ligne à grande vitesse. Les raisons de ces motivations – et c'est d'autant plus vrai aujourd'hui de par le retard important pris – sont de répondre aux énormes besoins et enjeux pour notre région, en liaison avec le réseau régional, national et européen.

Une ligne à grande vitesse s'avère plus que nécessaire car elle pose l'utilité urgente sans doute des besoins de se déplacer le plus rapidement possible, mais également d'être en cohésion pour renforcer et développer le territoire au niveau économique, industriel, de l'emploi et certainement du tourisme.

De ce point de vue, il nous paraît évident que la ligne actuelle Toulouse-Montauban Cahors-Brive-Limoges-La Souterraine-Châteauroux-Orléans et Paris reste l'axe naturel d'aménagement indissociable pour les territoires concernés. D'autre part, elle

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public répond à cette possibilité de s'ouvrir au Sud vers l'Espagne, à la région Méditerranée PACA et au Nord par l'intermédiaire de l'interconnexion des lignes à grande vitesse vers Roissy et le réseau Nord Est Européen.

De plus, une telle configuration par sa meilleure cohérence permet de ne pas oublier des départements, notamment le Lot, l'Aveyron et le Cantal, mais aussi la Creuse et le Berry parce que, eux, ils sont parfaitement oubliés, il faut bien le reconnaître. Elle ne peut que renforcer le développement de notre réseau TER et être en complémentarité avec tous les autres modes de transport.

Ceci démontre que nous ne pouvons attendre 15 ans ou 20 ans, comme le schéma directeur publié récemment nous l'indique. Cela ne nécessite-t-il pas de s'en inquiéter ?

Dans ce cadre, il convient de noter que les trains corail appelés TEOZ n'ont pas révélé, en dépit de certaines annonces officielles, les améliorations escomptées, bien au contraire. Nous pensons – et cela dans les meilleurs délais – que nous devons revenir à ce qu'a prévu dans un premier temps le Ministre des Transports de l'époque Bernard PONS et, ensuite, Jean-Claude GAYSSOT qui avait contractualisé pour les trois régions (Centre, Limousin, Midi-Pyrénées) un protocole les liant avec l'Etat pour la réalisation du projet de TGV pendulaire sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et appelé le POLT.

Répondre à ce dossier permettrait d'honorer les engagements financiers décidés pour une mise en circulation dans des délais pas très lointains, pour un gain de temps immédiat, déjà appréciable, de 25 minutes pour Limoges et de 35 minutes pour Brive.

Il convient de savoir d'ores et déjà que les travaux étaient bien engagés à la fois sur l'infrastructure, la suppression des passages à niveau, mais également sur les essais de matériel. Par ailleurs, il s'agissait de placer ce projet dans une perspective évolutive et nécessaire pour un gain de temps encore plus substantiel, notamment en apportant la réflexion pour anticiper sur l'avenir d'un tronçon commun. A l'époque, j'étais responsable syndical et j'avais participé au comité régional des transports. Nous avons fait un grand débat et il avait été voté à l'unanimité un projet qui s'appelait le fameux « y renversé » ; il s'agissait de la proposition d'un TGV Limousin Auvergne entre Paris et Vierzon, projet qu'il n'est pas aujourd'hui désuet de reprendre.

Pour mémoire, nous rappellerons – comme l'affirmait en 1990 l'organisation syndicale CGT cheminot – que si de telles propositions avaient été prises en compte, Limoges serait déjà à 2 heures de Paris, et Brive à 3 heures. La Creuse serait également desservie.

En conclusion, si tel était le souci de tous ici, sans compétition politicienne ni esprit de clocher, car il y va de l'intérêt général et pour un véritable aménagement du territoire harmonieux et équilibré, il nous paraît judicieux, en toute sérénité et vérité, de débattre de tous les projets, sans éluder qu'en matière de financement, l'Etat doit prendre toutes ses responsabilités.

Pour notre parti, c'est un débat qui doit unir tous les Limousins, qui doit les servir tous et non les diviser comme c'est le cas actuellement. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur PRAT. Monsieur Jean-Claude MOREAU a posé une question par écrit : une desserte en antenne comme Limoges-Poitiers qui augmente la distance de 15 à 20 % ne peut se concevoir que si un obstacle géographique s'oppose à toute liaison directe. Un projet Y commun pour le Limousin et l'Auvergne devait être étudié. Une ligne TGV Limoges-Poitiers paraît farfelue.

M. MOREAU

Oui, Limoges-Poitiers n'a pas besoin d'un TGV en soi.

Mme LARIVAILLE

Je ne sais pas s'il y a d'autres questions formulées sur ce thème.

« La ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse n'est-elle pas morte avant d'avoir existé par le projet déjà bien avancé de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges ? », question de Monsieur BRUNET Philippe.

Monsieur Serge MAURIE est pour un autre projet de grande vitesse Paris-Châteauroux -Limoges-Brive-Toulouse.

M. MAURIE

Effectivement, Madame, Messieurs, il y a une quinzaine d'années, l'ensemble des organisations syndicales de cheminots avaient présenté un projet de TGV Paris-Châteauroux- Brive jusqu'à Toulouse, qui avait été présenté d'ailleurs aux autorités de l'époque. Ce projet avait été fait avec l'ensemble des organisations syndicales : il y avait des conducteurs, il y avait des techniciens, des ingénieurs de l'équipement. C'est un projet qui avait été financé, etc., quelque chose de sérieux. Je vous en ai fait passer un exemplaire par la presse, Madame, je ne sais pas si vous l'avez reçu. C'était quelque chose qui était sérieux, qui avait été reconnu comme tel par les institutions régionales, mais, bien sûr, sûrement parce que c'était fait par des salariés, même si c'était des ingénieurs, ça n'avait pas été pris en considération.

Nous arrivions aux 2 heures dont vous parlez par des modifications de signalisation, notamment au-delà de Vierzon puisque vous savez peut-être que, pour rouler à 200 à l'heure, la signalisation n'est pas la même que pour rouler jusqu'à 160 à l'heure. Donc de Guillerval jusqu'à l'entrée de Vierzon, il y a une signalisation spéciale qui permet de rouler à 200 à l'heure, qui s'appelle la « pré-annonce », mais cette signalisation s'arrête à Vierzon, elle ne va pas jusqu'à Châteauroux parce que le profil de la ligne, le terrain permet de rouler très vite. La ligne est bonne, les courbes sont très grandes, ce qui fait qu'il n'y a pas besoin de faire d'aménagement. Là, il suffit seulement de mettre une signalisation par « pré-annonce », ce qui est très facile à faire. La SNCF en avait les moyens puisqu'elle l'avait déjà installée entre Guillerval et les Aubrais sur environ 150 kms. En l'ajoutant jusqu'à l'entrée de Argenton sur Creuse, ça faisait environ 70 – 80 kms de plus et, là, le Capitole de l'époque pouvait rouler jusqu'à 218 kms, c'est-à-dire plus de la moitié de la distance Paris-Limoges à Brive La Gaillarde, le 21 septembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
200 à l'heure, ce qui faisait gagner pas loin d'une dizaine de minutes supplémentaires.

D'autre part, la ligne permettait de rouler au-delà de 200 à l'heure. Je pense qu'elle le permet toujours parce que, moi, je suis un conducteur retraité. Nous apportons donc la preuve qu'il était possible d'arriver très rapidement à Limoges en 2 heures, sans faire de travaux extraordinaires parce que, à la lecture de ce que vous m'avez fait parvenir, j'ai vu qu'il fallait faire, dans le moins mauvais des cas, 90 kms de ligne nouvelle. Là, ce n'était pas le cas, nous reprenions la ligne actuelle ; il fallait relever quelques courbes, faire quelques aménagements, supprimer quelques passages à niveau, mais ça n'arrivait jamais aux sommes qui sont avancées dans les projets que vous annoncez.

Une chose aussi, ça avait l'avantage de maintenir les gens du Berry, de ne pas les isoler comme ils le sont actuellement. Au point de vue impact population, il était équivalent, peut-être même supérieur à celui que vous proposez aujourd'hui, d'autant plus qu'il était prévu de faire une correspondance à Limoges pour les gens du Périgord.

Je vous l'ai envoyé, Madame, mais j'ai conscience que ça ne changera pas ce qui a été décidé de faire.

Mme LARIVAILLE

Monsieur, rien n'a été décidé.

M. MAURIE

Sachez, Madame, que, malgré tout, quelquefois, il faudrait quand même tenir compte de ce que disent les salariés parce que vous en avez qui sont très instruits et très capables. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

La Commission est là pour vous écouter et rapporter ce que vous dites au maître d'ouvrage. Nous sommes preneurs de toutes les contributions que vous pourrez faire. Merci.

J'ai une demande de parole de Monsieur BONNET qui, visiblement, s'intéresse aussi au même sujet.

M. BONNET, Conseiller Général de La Corrèze

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je suis Conseiller Général. Bonsoir Messieurs Mesdames. J'ai entendu dans les propos liminaires tout à l'heure parler en disant « au cas où le projet serait décidé ». Cela veut-il dire que le barreau Limoges- Poitiers n'est pas décidé ? Quand la décision interviendra-t-elle ? Quelles sont les dates qui sont susceptibles d'être retenues pour la réalisation ?

La deuxième question porte sur l'évolution du réseau à grande vitesse sur l'ensemble du territoire national.

Tout à l'heure, un Monsieur est intervenu en disant que les élus ne s'étaient pas suffisamment préoccupés de ce problème au niveau de la région du Limousin. Si je regarde une carte qui vient d'être publiée aujourd'hui dans un journal concernant les liaisons à grande vitesse sur l'ensemble du territoire, il apparaît de façon très nette que tout le centre de la France, toute la région Limousin, tout le Massif Central et tout le Sud-Ouest sont exclus pour le moment des liaisons à grande vitesse.

Par contre, à partir de l'axe qui part de Paris vers Lyon et vers Marseille, nous voyons tout un tas de projets comme vers Dijon, Genève, Lyon, qui sont également des régions très accidentées. Pour quelle raison fait-on des liaisons à grande vitesse dans ces régions qui sont considérées également comme accidentées alors que, dans le Centre de la France, au niveau de l'aménagement du territoire, aucun projet a été réalisé ; même réflexion par rapport à l'Ouest et à la Bretagne. Seul le Centre de la France apparaît comme étant exclu : des villes comme Limoges, comme Clermont-Ferrand, comme Cahors, comme Périgueux et d'autres villes comme Rodez, etc., tout le Centre de la France et toute la région Midi-Pyrénées, hors Toulouse, sont exclues.

En matière d'aménagement du territoire, il y a le rôle des élus locaux, mais il y a également les décisions au niveau de l'aménagement du territoire qui sont prises au niveau national, qui auraient dû prévoir tout cela. En fait, d'aménagement du territoire, je pense que c'est un échec pour toutes ces régions-là ; c'est un véritable désaménagement du territoire qui se prépare parce que le réseau à grande vitesse est essentiel pour le développement de ces régions.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur BONNET. Je voudrais répondre sur le premier point. Pour ce qui concerne la Commission, ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est qu'après le débat public, nous faisons un compte-rendu du débat public que nous remettons à RFF, et ceci, dans les 2 mois, c'est-à-dire que le 18 février au plus tard, RFF aura le compte-rendu du débat public.

Ensuite, RFF a 3 mois pour décider s'il poursuit son projet, s'il continue à l'étudier, mais il peut très bien à la suite du débat public dire « non, compte tenu de ce qui s'est dit dans le débat, je préfère revoir un peu mon projet » ou « je préfère laisser tomber ». Tout est ouvert aujourd'hui.

Maintenant, je passe la parole à RFF qui peut peut-être préciser ensuite comment ça se passe. Et puis, vous interviendrez sur toutes les questions qui ont été posées par rapport au problème d'aménagement du territoire et qui sont nombreuses.

M. SALIN

Concernant la décision, comme il vient d'être dit, RFF devra donner sa décision en tant que maître d'ouvrage le 18 mai 2007 au plus tard.

Quelles sont les options qu'a le maître d'ouvrage ? Il y en a 3 :

1. La première, au vu du déroulement du débat et de l'ensemble des échanges qui auront lieu, c'est de poursuivre le projet ;
2. La deuxième, ça peut être de modifier le projet. Il faut savoir que, récemment, Réseau ferré de France a soumis au débat public un projet qui s'appelle le projet « CDG-Express » qui était un projet de liaison entre la Gare de l'Est et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle. Au débat public, Réseau ferré de France avait proposé un projet. Au cours des débats, un projet porté par des associations a vu le jour et, in fine, c'est ce projet que Réseau ferré de France a décidé de continuer d'étudier. Réseau ferré de France peut être amené à modifier son projet et même le modifier de façon très importante.
3. La troisième, Réseau ferré de France peut décider de ne pas donner suite à ce projet.

Voilà concernant le court terme.

Concernant le plus long terme, c'est-à-dire la mise en service de cette ligne, au niveau de RFF, nous l'envisageons de manière concomitante à la mise en service de la ligne grande vitesse Sud Europe Atlantique, donc 2016.

Vous avez ici devant vous le processus de réalisation d'une ligne à grande vitesse. Nous en sommes, aujourd'hui, au temps du débat public. Si nous nous mettons dans la première hypothèse que j'évoquais tout à l'heure qui est la poursuite du projet, un certain nombre d'années (6 à 8 en moyenne) va servir à faire différentes études. Il faut savoir que c'est un processus qui est normé. Il y a donc des séquences, il y a des temps forts, il y a des approbations ministérielles, il y a un temps fort qui s'appelle « l'enquête publique » et « la déclaration d'utilité publique ». A la suite de quoi, nous rentrons dans ce que nous appelons la réalisation du projet qui, dans le cadre de la Ligne Grande Vitesse Poitiers-Limoges, pourrait être envisagée sur 4, voire 3 ans, du fait des deux points suivants : nous avons une ligne qui n'est pas très longue en soi puisque nous avons un linéaire globalement de l'ordre de 100 kms, qui peut permettre de mener deux sections de front, donc d'avoir un temps de réalisation un peu moins important que celui que nous avons généralement pour des sections beaucoup plus importantes. Voilà pour ce qui est d'une date de mise en service.

Je souhaite revenir sur plusieurs points. Concernant la réalisation, je viens d'y répondre.

Concernant l'inscription du projet, ce projet est inscrit au CIAD de 2003 comme un projet à étudier.

Je voudrais revenir sur la notion de « Y renversé » qui contrairement à ce que nous pouvons penser, c'était un « Y renversé » au niveau d'Etampes ou en région parisienne, et non pas au niveau de Vierzon. C'est un extrait du schéma directeur des lignes à grande vitesse de 1992. Quand on fait référence à ce schéma directeur, le « Y renversé » partait bien au Nord d'Orléans et non pas au niveau de Vierzon.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Concernant la question des temps permis par POLT, j'ai des temps qui sont un peu différents. Il me semblait que POLT permettait de gagner 16 minutes au niveau de Limoges et 23 - 24 minutes au niveau de Brive. Nous avons ici un tableau où nous avons récapitulé les différents temps. Je dis les différents temps pourquoi ? Parce qu'il y a un temps technique, c'est-à-dire ce qu'on peut faire de mieux sur la ligne qui est la ligne du milieu ; techniquement, Limoges par le projet qui avait été défini dans le cadre des études de 2001 - 2002 était à 2 heures 30, 3 heures 24 pour Brive et 5 heures 20 pour Toulouse.

Vous avez une première colonne que nous avons appelée « AVP SNCF » parce que c'est un document qui est issu de la SNCF, c'est-à-dire que, au cours de l'élaboration du projet POLT, la région Midi-Pyrénées a demandé, lors d'un comité du mois de novembre 2002, à ce que le temps que l'on gagnait en dessous de Brive soit réparti sur un schéma de desserte différent, ce qui fait que, dans les temps que, in fine, nous obtenions, nous avons un gain qui était toujours de 2 heures 30 à Limoges, de 3 heures 24 à Brive, mais, au final, à Toulouse, nous faisons 5 heures 33. Ce sont des documents officiels consultables au niveau de la SNCF.

Voilà les quelques points que j'avais notés. Peut-être en ai-je oublié.

Mme LARIVAILLE

Sur le thème de l'aménagement du territoire qui a été quand même beaucoup évoqué et de la ligne Paris-Toulouse, vous n'avez rien à préciser ?

M. SALIN

Sur le projet POLT, au cours du CIAD de décembre 2003, le Gouvernement a décidé de ne pas poursuivre cette étude. Pour quelles raisons ? Elles sont de deux ordres :

- des raisons économiques,
- des raisons d'ordre d'exploitation.

Il faut savoir qu'en France, les gains générés par la pendulation sont moindres que ce que nous pouvons en attendre, notamment lorsque nous regardons nos voisins européens. Pourquoi ? Parce que, en France, il est permis, d'un point de vue technique, de circuler plus vite dans les courbes et la pendulation est intéressante sur les sections sinueuses et lorsque nous avons de longues sections sinueuses. L'intérêt de la pendulation n'était pas aussi important que ce qu'on pouvait en attendre.

Le deuxième point était un problème d'exploitation du parc par la SNCF. Il faut savoir que, dans le cadre du projet POLT, il était prévu 4 dessertes quotidiennes, et non pas 11 comme dans le projet Poitiers-Limoges, ce qui nécessitait 6 rames. Nous avons donc un parc très réduit qui posait des problèmes d'exploitation à l'exploitant historique, donc à la SNCF.

Parallèlement, il faut savoir que ce projet ne permettait pas une connexion avec le réseau à grande vitesse puisqu'on arrivait à Austerlitz. Si vous voulez, ce projet en soi est bridé puisque, sans faire d'aménagements lourds sur la ligne, avec le projet POLT, nous venons de le voir, nous obtenions un meilleur temps technique de l'ordre de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public 5 heures 20 et un temps commercial de l'ordre de 5 heures 30 sur Toulouse et 2 heures 30 pour Limoges. Sauf à investir de manière importante, nous étions limités à un temps de 3 heures 30. Pour la raison que j'ai évoquée tout à l'heure, il nous semble important qu'une ville comme Limoges soit à 2 heures de Paris et qu'une ville comme Brive puisse être à 3 heures de Paris.

Mme LARIVAILLE

Passez le micro à Monsieur.

M. MAURIE

Effectivement, vous annoncez des temps très performants, mais c'est parce que vous investissez. Mais si vous investissez sur la ligne Paris-Châteauroux-Limoges-Toulouse, vous allez aussi atteindre des temps inférieurs. Là, vous arrivez à 2 heures à Limoges que parce que vous investissez beaucoup et vous faites au minimum 90 kms de ligne nouvelle, ce que nous n'avons jamais demandé. Dans les études que nous avons faites à l'époque, nous n'avons pas demandé le détournement de Vierzon, ni celui des Aubrais alors que, là, dans « La Vie du Rail » du 23 septembre, il était prévu le détournement de Vierzon. Si on ne passe pas à Vierzon où la vitesse est limitée à 90 kms à l'heure pour les trains les plus rapides, et à Orléans-Les Aubrais, si on fait aussi un détournement où la vitesse est à 120 kms pour les trains les plus rapides, je peux vous dire que, là, nous gagnons au moins encore 10 à 15 minutes sur le temps de parcours, et ça coûtera bien moins cher que de faire 90 kms de ligne nouvelle. Merci.

Mme LARIVAILLE

J'ai des demandes de parole de Monsieur Philippe TILLET, Monsieur Didier THILLET et Monsieur FARGES.

M. Ph. TILLET, Secrétaire du Comité d'Etablissement SNCF de la Région de Limoges

Bonsoir. Je suis cheminot et Secrétaire du Comité d'Etablissement SNCF de la Région de Limoges. En effet, le débat, comme vous l'avez précisé Madame la Présidente, permet de donner une vision de manière à étayer un dossier et, pour que RFF puisse prendre une décision. Nous sommes là pour, éventuellement, faire pencher la décision de RFF avec les arguments que nous amenons. Déjà que RFF a des problèmes de finances, que nous avons du mal à faire l'heure sur notre Région parce qu'il n'a pas les moyens d'entretenir nos voies, nous allons essayer de lui faire changer d'option et de voir s'il peut changer d'axe, notamment s'il peut revenir sur le POLT. Pour le POLT, en effet, vous avez annoncé que le meilleur des temps était de 3 heures 24 pour Brive, ce qui était un projet étape. Dans le projet POLT, les régions qui s'étaient engagées dans le POLT, à savoir les régions Midi-Pyrénées, Limousine et Centre avaient, dans un premier temps, monté un projet pour désenclaver notre

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public Région, et lui donner tous les atouts économiques pour pouvoir la développer. Il faut rappeler que le POLT générerait 3 millions d'usagers qui pourraient le prendre, intéressait 32 départements, 6 régions et que, à l'heure où nous sommes, notre région a bien perdu trop de temps, comme ça a déjà été dit, pour que nous puissions la désenclaver et que nous donnions des atouts économiques pour pouvoir la développer.

Partant de là, vous annoncez 3 heures 24 pour le POLT. En effet, c'était le meilleur des temps pour Brive, sans aménagement important de la voie. Vous nous dites 3 heures pour le meilleur des temps avec un coût important puisque vous devez investir pour faire une ligne nouvelle entre Limoges et Poitiers dans un temps que nous ne savons pas encore très bien définir. Vous parlez de 8 ans d'étude. Notre région peut-elle attendre aussi longtemps encore pour être désenclavée ?

Vous oubliez quand même le côté technique de la chose. Quand vous parlez de 3 heures, quand je lis le document qui nous a été remis pour préparer le débat, il faut rajouter 10 minutes, 10 minutes à Poitiers. Pourquoi 10 minutes à Poitiers ? Il faut savoir déjà que la LGV est fortement prise par beaucoup de relations qui vont sur Montparnasse puisque la LGV dessert la Bretagne, Bordeaux et l'Espagne. Donc, automatiquement, comme tout n'est qu'une histoire de coût, les sillons – puisque la SNCF est obligée de payer des péages pour circuler sur vos voies RFF – il faut les payer. Partant de là, automatiquement, des raccordements de rames, comme vous l'écrivez dans votre document page 54, se feront à Poitiers de façon à accoupler des rames qui viendront de Bretagne ou du Sud pour pouvoir faire une relation complète sur la LGV pour pouvoir atteindre Montparnasse. Donc, automatiquement, comme vous l'écrivez, ce n'est plus 3 heures pour monter à Paris de Brive, mais ça sera 3 heures 10 dans le meilleur des cas, avec tous les problèmes techniques que peuvent générer les accouplements de rames. Je suis conducteur de train, je sais comment ça se passe. Partant de là, ce n'est plus 3 heures, mais 3 heures 10 qu'il faut dire au débat.

En fin de compte, nous nous retrouvons avec un projet qui coûte excessivement cher, qui n'est pas encore étudié correctement et qui va encore faire perdre du temps à notre région, alors que, pour 14 minutes, on pourrait déjà faire circuler des rames TGV qui pourraient se connecter sur le réseau ferroviaire à grande vitesse du Nord de l'Europe et permettre de désenclaver déjà notre région. Donc trop de temps de perdu pour notre région et beaucoup de finances aussi puisque, dans le même laps de temps, vous ne pouvez pas entretenir nos voies pour que nos TER puissent circuler, alors que la région fait des efforts importants pour les financer.

Deuxième point important, apparemment, les études ont du mal encore à donner une visibilité de ce qui va se passer, c'est l'engorgement de la Gare - Montparnasse. Etant ancien cheminot parisien avant d'être muté en province, je sais ce qui se passe dans les heures de pointe sur Montparnasse. Je ne sais pas s'il ne faudrait pas faire des TGV à 3 étages au vu du nombre d'évolution de circulation sur les LGV avec l'évolution du réseau ferroviaire grande vitesse pour notre pays, puisque ça va se développer sur Barcelone, ça va se développer sur Toulouse, ça va se développer sur La Bretagne. A un moment donné, la saturation de la Gare-Montparnasse, même si La Gare-Vaugirard est juste à côté, risque de poser des problèmes.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Troisième point, ce n'est pas certain non plus que ça soit un atout d'arriver à Montparnasse pour les gens de notre région qui montent à Paris puisque, jusqu'à preuve du contraire, la Gare de Paris-Austerlitz peut aussi recevoir des TGV et désengorger rapidement les citoyens et les usagers qui veulent se rendre en région parisienne pour aller dans des secteurs pour leur travail ou pour leurs loisirs.

Je pense honnêtement que nous avons perdu trop de temps pour notre région alors que le projet POLT était déjà ficelé, que les rames étaient financées par les régions et que, déjà, notre région, que ce soit les élus de gauche, que ce soit les élus de droite, que ce soit les représentants des CCI étaient tous d'accord sur la même chose : il fallait rapidement donner un atout ferroviaire important à notre région pour la désenclaver.

Je pense que, là, nous sommes partis sur un processus et si nous ne faisons pas inverser les décisions au travers de nos débats, nous allons encore prendre un retard phénoménal à l'heure où, quand nous prenons l'A20, nous nous apercevons de la saturation qu'il y a. Au moment où nous parlons d'environnement, de développement durable et de pollution, je pense qu'à un moment donné, il faut que nous revenons à la raison pour notre région, que nous changeons notre fusil d'épaule et que nous repartons sur le projet POLT avec des alternatives, comme ça a été dit par plusieurs intervenants, de façon à ce que l'équité des traitements pour les citoyens de notre région et de l'axe puisse être faite de façon à ce que les citoyens puissent aussi avoir accès au TGV.

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

Brièvement, je voudrais revenir sur ce dossier POLT pour dire que, premièrement, on avait toujours l'impression qu'on allait passer à la réalisation l'année suivante. Côté infrastructures et côté travail de RFF, j'ai dans mon bureau toute une armoire qui est pleine de toutes les études techniques qui ont été faites ; nous sommes allés très, très loin dans les études techniques.

Le problème du matériel : les régions étaient peut-être prêtes à commander, mais aucun constructeur sollicité sur ce dispositif n'était prêt à sortir un matériel avant un délai qui n'était pas mesuré. Le problème, il était au niveau des constructeurs de matériel ferroviaire. Ce n'était pas le tout de mettre l'argent sur la table, il fallait trouver comment transformer des rames déjà âgées qui n'avaient pas été conçues pour la pendulation et de le faire dans un délai raisonnable. Ça, c'est le premier point.

En ce qui concerne le problème de l'infrastructure, il faut se rendre compte que l'infrastructure de Paris-Orléans-Limoges-Brive et Toulouse était du fait du travail accompli il y a déjà 30 ou 40 ans pour le Capitole, une des infrastructures les plus optimisées. Si l'on résume un peu comment est le paysage de la ligne, nous sommes limités à 140 à l'heure jusqu'à Etampes tout simplement parce qu'on s'insère dans un trafic de banlieue avec des rames qui roulent à 140 à l'heure. Au-delà, nous avons de considérables parties où nous pouvons rouler à 200 à l'heure, et c'est une des lignes où il y a les plus grosses parties à 200 à l'heure. Derrière, l'écueil qui nous ralentit de façon considérable, c'est la traversée de la Creuse où, là, il n'y a pas de miracle parce que c'est courbe contre courbe successive et la vitesse est limitée par le profil de la ligne.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Clairement, si vous voulez, nous étions sur une ligne où tout progrès de quelques minutes supposait des investissements importants. Je n'en veux qu'un exemple de l'analyse qui a été faite du temps qui pouvait être gagné dans l'Indre par la suppression d'un certain nombre de passages à niveau, nous sommes suffisamment en ligne droite pour rouler à 200 à l'heure, pourvu que les passages à niveau soient supprimés parce que, sur aucune ligne ferroviaire, vous ne pouvez avoir des passages à niveau quand vous roulez à plus de 160 à l'heure. Sur cette partie-là, il y a à supprimer 28 passages à niveau qui représente un budget de 70 millions d'euros, et permet de gagner en tout et pour tout 3 minutes. Au-delà de la première optimisation POLT qui a été montrée tout à l'heure par Sylvestre SALIN, je dirais que, pour arriver à faire mieux, il faut gratter l'os. C'est pour ça que le projet POLT n'est pas de même nature que le projet que nous présentons aujourd'hui parce que, aujourd'hui, qui est un projet de rattachement au réseau à grande vitesse et, avec les évolutions futures de la grande vitesse, pour parler familièrement, « il y en a encore sous le pied ».

J'aurais tendance à dire que c'est comme ça qu'il faut regarder les choses. POLT était une solution qui permettait de gagner de l'ordre d'un quart d'heure et je veux souligner que, quand on gagnait un quart d'heure entre Paris et Limoges, il y en avait la moitié qui était due à la pendulation pendant la traversée de la Creuse et l'autre moitié qui était due à la faculté du TGV de rouler à 220 à l'heure sur les portions où les autres trains roulent à 200 à l'heure, du fait de leur capacité de freinage.

Je suis très clair là-dessus : concernant le système POLT, au-delà des 2 heures 30 qui ont été indiquées tout à l'heure pour Limoges, il n'y avait pas de possibilité majeure d'améliorer encore la performance alors que, là, nous nous positionnons sur un projet où nous avons accès au réseau à grande vitesse, où nous sommes positionnés sur le créneau des 2 heures et, pour le grand avenir, dans les perspectives d'évolution que nous pouvons imaginer du système TGV, il y a des gains à attendre parce que nous ne sommes pas sur la remise à niveau de quelque chose qui a déjà été considérablement optimisé.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur ROUSSEAU.

M. SALIN

L'option Centre permet de faire 2 heures 50 en direct, sans arrêt à Poitiers. Un arrêt à Poitiers est comptabilisé pour 10 minutes.

M. Ph. TILLET

Excusez-moi, mais, dans votre document, Brive-Limoges-Paris, c'est 3 heures, avec une astérisque qui dit qu'il y a 10 minutes supplémentaires de temps de parcours en couplage découplage.

M. SALIN

Brive La Gaillarde, le 21 septembre 2006

L'option Centre, elle, permet un meilleur temps de trajet comme je l'ai dit tout à l'heure : nous ne sommes plus dans une fourchette 3 heures – 3 heures 10, nous sommes dans une fourchette 2 heures 50 – 3 heures.

Pour répondre aux questions de capacité, notamment en Gare-Montparnasse, pour éviter que le trafic généré par la LGV Poitiers-Limoges, c'est-à-dire les 11 allers et retours quotidiens, vienne se superposer au trafic existant et celui prévu par la mise en œuvre de la LGV Sud Europe Atlantique, mais également de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, - notamment au niveau de la section qui est la plus chargée, c'est-à-dire la section Massy Courtaulin où nous avons confluence de tous les flux venant de la Bretagne, venant du Sud Ouest -, qu'est-ce que nous avons pensé comme système ? Nous nous sommes dit qu'il serait possible en Gare de Poitiers de prendre un TGV qui viendrait de Bordeaux, qui s'arrêterait en Gare de Poitiers et on viendrait lui accoupler un TGV venant de Limoges. Ensuite, sur Paris, on aurait ce qu'on appelle une unité multiple, en fin de compte, deux TGV accolés bout à bout, l'un derrière l'autre, mais qui prendraient la place d'un seul TGV. Comme on couple 9 TGV sur 10, en terme de capacité, nous n'avons pas une superposition des capacités. Il faut savoir qu'aux horizons de mise en œuvre du projet, il sera développé un système de signalisation qui s'appelle ERTMS qui permettra d'augmenter la capacité de la section Massy Courtaulin.

Parallèlement, il a été fait des études dans le cadre du projet Sud Europe Atlantique et dans le cadre du projet Bretagne Pays de Loire concernant la capacité de la Gare -Montparnasse à recevoir les trafics. Des études ont été menées et des études vont être poursuivies pour trouver des possibilités d'aménagement, et elles existent, en Gare-Montparnasse. Voilà pour répondre à la capacité de la Gare-Montparnasse.

Dans le cadre des hypothèses connues à ce jour, la Gare- Montparnasse a la capacité d'accueillir les TGV.

Je ne suis pas un spécialiste, je fais une confiance aveugle à nos spécialistes qui ont travaillé aussi avec ceux de la SNCF. Nous avons compté 10 minutes pour le couplage découplage. Il s'avère qu'en réalité, c'est pratiquement 2 fois moins, sachant qu'un couplage est quand même beaucoup plus long qu'un découplage. 10 minutes, c'est un temps qui donne de la marge.

M. Ph TILLET

Oui, quand ça se passe bien.

M. ROUSSEAU

Monsieur, vous savez très bien que ce n'est pas une révolution. Actuellement, ça se fait 3 ou 4 fois par jour en Gare de Poitiers entre La Rochelle et de Bordeaux.

Il peut y avoir des malfaçons, des systèmes qui ne se découplent pas, des systèmes électriques défaillants, mais ce sont des choses qu'il faut assumer. Nous ne concevons pas un dispositif en fonction des anomalies.

M. Ph. TILLET

Il faut toujours un peu plus de 10 minutes.

Mme LARIVAILLE

Bien, merci. Je pense que vous avez eu quand même pas mal d'informations de la part du maître d'ouvrage. Cela dit, la discussion n'est sûrement pas terminée, je pense.

Je reprends ma liste : Monsieur SOULIER, si vous voulez vous exprimer.

M. SOULIER – Député de La Corrèze, Vice-Président du Conseil Général de Corrèze

Merci Madame la Présidente. Je voudrais réagir sur un ou deux points. D'abord, ce soir, c'est bien le débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges et c'est tout un symbole car, aujourd'hui, on s'exprime quand le TGV fête ses 25 ans. C'est quand même plus qu'un symbole et, moi, je voulais simplement le souligner ce soir.

Alors, qu'on puisse aujourd'hui s'interroger sur ce symbole économique qu'est le TGV pour savoir si, oui ou non, nous en avons besoin, moi, je trouve un peu le débat désuet, mais je comprends qu'il faut qu'il y ait débat, je comprends que la solution qui a été retenue et celle qui fait débat aujourd'hui n'est pas forcément partagée par tout le monde. Je comprends encore aujourd'hui qu'il y ait des gens qui préfèrent la solution d'une technologie qui est celle du pendulaire et qui, aujourd'hui, à ma connaissance, n'existe pas en France, ne circule pas commercialement en France. SNCF ne fait pas du chiffre d'affaires sur la pendulation.

J'ai travaillé sur ce sujet, à l'époque, c'était Monsieur BUSSEREAU qui était en charge de cette réflexion et, lors d'une réunion technique, j'ai entendu des gens de RFF et des gens de la SNCF qui exprimaient une très grande réserve sur la philosophie de la pendulation.

Le Gouvernement, à l'époque, a pris une décision et a souhaité s'engager sur la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Limoges et Poitiers permettant, comme cela a été dit, au départ de Brive, sans changer de quai, de pouvoir rejoindre la capitale en 3 heures. C'est, pour moi, une heure de temps de gagnée à l'aller, mais je voudrais dire aussi au retour car je connais beaucoup de gens qui prennent le train, qui vont travailler à Paris et qui rentrent le soir à Brive. Une heure de temps de gagnée au trajet aller, c'est aussi une heure de temps de gagnée au trajet retour donc, pour moi, c'est 2 heures de travail de plus dans une journée, ce n'est pas neutre.

Je me suis déplacé personnellement au mois de juin à Marseille. Je suis parti de Paris et, 3 heures après, nous étions à Marseille, le premier arrêt étant Avignon. Nous sommes quand même en 2006. Nous faisons Paris-Marseille en 3 heures et nous faisons encore en 2006 Paris-Brive en plus de 4 heures.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
C'est vrai, les travaux de rénovation qui sont faits aujourd'hui sur l'infrastructure, la suppression des passages à niveau, réduisent considérablement les bons temps de distance. C'est normal, c'est temporaire, mais il faut le dire aujourd'hui, nous sommes bien au-delà de ce que le feu Capitole faisait, le meilleur temps à l'époque, c'est-à-dire les 3 heures 48 ou les 3 heures 50. Où est le progrès technologique ? Il n'y est pas.

Je crois que nous avons raison d'insister sur le fait que notre Région Limousin, qu'on soit au Nord ou au Sud de cette région-là, a besoin réellement de se désenclaver, de réussir son désenclavement. Ne tergiversons pas encore longtemps sur la solution du désenclavement ferroviaire. Nous voyons bien que le temps ne joue pas pour nous et que tout ce qui a pu être dit jusqu'à présent, c'est un constat de perte de temps.

Je considère aujourd'hui qu'il est urgent maintenant d'aller dans cette direction et le débat public fait parti des outils de communication et d'échange pour que l'ensemble des gens puissent comprendre. Ce sont des gens qui connaissent le métier, mais il faut aussi entendre ce que la population nous dit ; elle nous dit aujourd'hui « nous avons besoin d'aller à Paris le plus vite possible » et, pour aller à Paris le plus vite possible, c'est, bien sûr, une question de machine, mais c'est aussi une question d'infrastructure car une voiture, aujourd'hui, elle roule plus vite normalement sur une infrastructure autoroutière, elle roule moins vite sur une infrastructure de route départementale. Il est important pour nous aussi d'adapter le temps de gagné en réduisant le temps de circulation du point à point.

Je voudrais dire aussi que le TGV, pour moi, ce n'est pas la même fonction qu'un train express régional, voire même qu'un train corail transformé en TEOZ. Le TGV, c'est un train qui va d'un point à un point pour aménager un territoire, mais aussi pour aller vite d'un point à un point. Il y a l'exemple de Marseille, de Bordeaux, de Strasbourg, de Lille : tous ces trains aujourd'hui circulent à grande vitesse sur une infrastructure de ligne à grande vitesse que nous n'avons pas aujourd'hui. Le choix que nous avons fait, que je partage, c'est celui de rejoindre le réseau qui, aujourd'hui, il faut bien le reconnaître, aménage le territoire du Centre de la France par l'Est et par l'Ouest, et c'est vrai que le Centre a été, après le Capitole, durant ces 35 dernières années, le territoire le plus oublié. La faute à qui ? La faute à tout le monde. C'est un constat. Malheureusement, aujourd'hui, nous n'avons plus les moyens d'attendre, nous n'avons plus les moyens de rester les bras croisés et de voir le TGV passer à gauche ou à droite du territoire. Je trouve que l'option LGV de 100, de 108 ou de 114 kms est certainement l'infrastructure qui nous permettra de relier la capitale en 3 heures.

C'est vrai que, quand on parle de TGV, on dit « pas avant 10 – 12 ou 13 ans », c'est long et je comprends l'exaspération de la population qui dit « finalement, ce TGV, on le verra, mais on le verra encore dans de nombreuses années » et donc, nous avons souhaité, aujourd'hui, faire en sorte que le confort du quotidien soit changé. Les rames TEOZ, sont financées à 100 % par la SNCF ; c'est quand même pas une petite affaire. Je crois que c'est 3 millions d'euros la rame, il y en a eu 50 de commandées récemment. C'est la nouvelle génération des corail, ça plaît ou ça ne plaît pas, ma foi, ça permet quand même d'avoir un confort que nous avons très largement perdu.

Je voudrais quand même vous dire que l'activité sur la ligne Brive-Paris était en déclin en terme de nombre de voyageurs depuis 1998. En 1998, nous étions à 243.648 ; nous sommes tombés en 2003 à 221.930 voyageurs. Ce n'est qu'à partir du moment où TEOZ a repris un peu la main que nous avons une courbe inversée en terme de résultat. Ces chiffres-là sont publics. Nous nous sommes promis la vérité. Ce n'est pas parce que je suis député de la république que je me permettrais de mentir, encore
Brive La Gaillarde, le 21 septembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public moins. Je suis enclin à dire que la SNCF, a fait, en 2005, 261.000 voyageurs. Ce qui veut dire quoi aujourd'hui ? Nous faisons, pour la première fois sans doute, de meilleurs résultats qu'on ne faisait déjà à l'époque en 1998. C'est donc un pas franchi. Le TEOZ, on aime ou on n'aime pas, mais le TEOZ a permis de redonner confiance aux voyageurs sur une qualité de ligne ; le voyageur ne fréquentait plus parce qu'il avait perdu confiance, d'abord en terme de fréquentation et puis, aussi, en terme de services et de qualité de services. Quand on défend aussi la notion de service au public, moi, je suis très heureux aujourd'hui que TEOZ ait répondu, peut-être en partie, mais de par ses résultats du moins, à la demande. Ce qui veut dire que 2006, au premier semestre, la tendance à l'augmentation de la ligne est sur les mêmes proportions puisque nous sommes en progression de plus 9 % sur les 6 premiers mois de l'année. Ce sont des chiffres intéressants parce que vous avez su réagir sur la qualité de service qui était en perdition, il faut le reconnaître et, depuis que nous n'avions plus le Capitole et plus le corail 200, je faisais parti de ceux qui prenaient moins le train parce que la qualité n'était pas au rendez-vous. Le train a perdu de la clientèle ainsi depuis que nous avons l'autoroute A20 pour la partie gratuite entre Brive et Vierzon.

Après les discussions, les hésitations des uns et des autres, je crois que, aujourd'hui, il faut avancer. Ce débat a lieu, c'est bien, il faut que tout le monde puisse s'exprimer. Moi, je suis pour, comme beaucoup de gens, cette modernité du TGV. Je suis pour enfin que notre région se désenclave. Moi, en tout cas, je suis très heureux que le TGV parte de Brive, et c'est important pour nous en Corrèze. Tout à l'heure, quelqu'un a parlé d'un certain désaménagement du territoire. Vous savez, les routes ne se sont pas faites du jour au lendemain. Quand la ligne Paris-Toulouse devait passer par Tulle et qu'à l'époque, Tulle a refusé le train, dommage, c'est Brive qui l'a récupéré. Les infrastructures sont nécessaires à l'aménagement du territoire.

Maintenant, il faut bien considérer que, lorsque Toulouse a décidé de rejoindre la capitale par Bordeaux, l'axe radial a pris un sacré coup. C'est le choix de Toulouse pour rejoindre Paris en 3 heures. C'est une décision qu'il faut assumer. En tout cas, nous, au Centre de la France, il a fallu que l'on trouve les moyens pour récupérer l'arc Atlantique, en tout cas Sud Europe Atlantique.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SOULIER. J'ai 4 demandes de parole : Didier THILLET, Monsieur FARGES, Monsieur CANIAUX et Madame Claudine LABRUNIE. Auparavant, Monsieur Philippe TILLET souhaite la parole.

M. Ph. TILLET

Sur l'affirmation « faut-il un TGV ? », je crois que c'est clair, je l'ai dit dans l'intervention que j'ai faite, nous sommes pour un TGV, nous sommes pour un TGV qui aménage le territoire. Les propositions d'aujourd'hui, je m'excuse, n'aménagent pas tout le territoire. On parle d'aller à Paris, mais, moi, je vais à Toulouse ; il y a beaucoup de gens qui vont à Toulouse. Qu'est-ce que vous nous proposez ici à Brive ? C'est une réponse que nous n'avons pas.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Ensuite, vous dites « le train pendulaire, il n'y en a pas qui circulent en France » ; c'est possible, il y en a qui circulent à l'étranger, mais s'ils circulent à l'étranger, je suppose que nous pouvons les faire circuler en France, à moins de démentir Monsieur GALLOIS. Jusqu'à présent, Monsieur GALLOIS disait que le pendulaire pouvait circuler, il faut le démentir.

Ensuite, sur la progression du trafic, le trafic se développe et tant mieux. Je dirais que ce n'est pas essentiellement dû au TEOZ. Je dirais simplement que c'est aussi dû au regard porté par nos régions économiques sur le développement du réseau régional qui est un corollaire.

Ensuite, est-ce que nous avons la volonté d'avoir un TGV qui desserve toute notre région ? Il y a des possibilités d'aménagement de la ligne actuelle et de la ligne nouvelle entre Paris-Etampes et Vierzon. Il y a possibilité, c'est un choix politique qu'il faut faire. Là, je me tourne vers Monsieur SOULIER. Nous gagnerons un gain de temps substantiel. Ensuite, entre Limoges et La Souterraine, je suppose qu'il y a la même possibilité de faire, mais c'est un problème de choix. Est-ce qu'on veut aménager entièrement le Limousin ou faire du rapiéçage ? Et il faut aussi que l'on puisse aller vers le Sud, vers Toulouse et l'Espagne.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur Didier THILLET.

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

Je vais réagir à deux personnes, Monsieur SOULIER et le premier intervenant. Je suis tout à fait d'accord avec vous, je suis surpris qu'un projet tel que l'apport de la grande vitesse sur Brive mobilise aussi peu de gens. C'est bien ce qui démontre que le projet n'a pas beaucoup de valeur, n'a pas beaucoup d'envergure.

Quant à Monsieur SOULIER, sur le problème de l'augmentation de la fréquentation du TEOZ, je pense qu'il n'y a pas que le TEOZ, il y a aussi le prix du carburant des voitures qui a fait augmenter la fréquentation des trains.

Je suis Didier THILLET, le Président de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées. Nous avons créé une association en novembre 2002 afin d'apporter un projet alternatif au fameux barreau Poitiers-Limoges. Pourquoi un projet alternatif ? Tout simplement parce que nous savions que ce barreau Poitiers-Limoges n'avait pas beaucoup de valeur malgré les arguments développés par Réseau ferré de France pour défendre ce projet. Et donc, nous apportons un projet alternatif en se raccordant sur la ligne Sud Europe Atlantique à hauteur de Beauvilliers, malgré la saturation de la ligne Sud Europe Atlantique, la saturation qui va être diminuée par l'apport de la nouvelle signalisation, comme le disait Monsieur SALIN, l'ERTMS.

Nous nous raccordons donc à hauteur de Beauvilliers. Beauvilliers, c'est là où était projeté le fameux troisième aéroport dont nous avons tant parlé au niveau national. C'est une ligne qui traverserait toute la Beauce et qui pourrait longer l'autoroute A20

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public jusqu'à Châteauroux, ce qui ferait gagner à Châteauroux un heure, donc une heure à Limoges, et le même temps sur Brive.

Qui plus est, nous avons par cet axe que nous avons initié le désenclavement de 12 départements contre 8 pour le barreau Poitiers-Limoges, ce qui représente 880.000 habitants désenclavés pour Poitiers-Limoges et 3,5 millions pour notre solution. C'est un projet qui est intéressant dans le sens que, si vous passez par Poitiers pour venir à Limoges, vous serez à vie à 2 heures de Paris en ce qui concerne Limoges, donc vous ne gagnerez non plus beaucoup de temps sur Limoges-Brive, alors que, si vous passez par Châteauroux, vous pourrez automatiquement, au Sud de Châteauroux, gagner encore un petit peu de temps, on peut considérer une vingtaine de minutes, lorsque l'on descend sur le côté droit de l'A20. Bien sûr, non pas dans les 6 mois, ni dans les 10 ans qui viennent, mais pour les générations futures, nos enfants, nos petits-enfants.

Si ce projet n'est pas retenu, Limoges sera toujours à 2 heures et, vous, à Brive, vous serez toujours à 3 heures de Paris. Vous ne pourrez jamais gagner une seule minute, peut-être avec l'évolution de la technologie, c'est possible, je ne le conteste pas, mais vous ne pourrez pas vraiment gagner un temps très substantiel sur le parcours Paris-Brive ou Paris-Limoges, alors qu'en passant par Châteauroux, vous avez toutes les chances, dans les décennies à venir, de gagner beaucoup de temps. Ça, je pense que c'est ce qui importe à toute la population. Il est vrai que nous avons des ingénieurs, nous avons des gens très importants dans les bureaux, qui pensent, mais, en fin de compte, ils ne voient pas vraiment la réalité sur le terrain.

Il est totalement illogique que des villes comme Orléans, Vierzon ou Châteauroux ne soient pas raccordées à la grande vitesse. Dans les réunions précédentes, nous avons entendu dire que le barreau Poitiers-Limoges raccordait deux capitales régionales à la grande vitesse, c'est faux parce que Poitiers sera automatiquement relié à la grande vitesse. Ça ne reliera qu'une seule grande ville, Limoges. Avec notre proposition, nous désenclavons Limoges, Brive et Orléans. Ça, c'est une chose importante, avec une population importante à désenclaver, chose qu'il n'y a pas dans le barreau Poitiers-Limoges.

Il ne faut pas oublier non plus le nœud ferroviaire de Vierzon, Vierzon qui emmène sur Bourges et Montluçon. Les gens gagnant du temps entre Paris et Vierzon, se rendant sur Bourges et Montluçon, gagneront également du temps, et ce n'est pas 2 ou 3 minutes ; on peut considérer autour de 45 minutes de gagnées sur Paris-Vierzon. Ça intéresse également toute cette population-là. Voilà le projet alternatif.

Vous pouvez retrouver la contribution de notre association sur le site de la CPDP. Vous verrez que le TGV redessine la France, l'Europe. Nous avons mis une carte anamorphique sur notre contribution et vous verrez les distances qui sont comparées en kilomètres et en temps de parcours. Vous verrez que, si nous n'avons pas la grande vitesse, nous serons toujours plus loin parce que les autres seront toujours plus près malgré le kilométrage plus grand.

Je le répète, je suis surpris qu'il y ait si peu de monde. C'est bien signe que le projet n'intéresse pas les Brivistes. Nous, nous avons fait une réunion qui n'était pas un débat public, qui était une réunion publique d'une association et nous avons fait à Châteauroux un millier de personnes le 10 avril. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur FARGES, Monsieur CANIAUX et, ensuite, Madame LABRUNIE dans l'ordre d'arrivée de vos demandes.

M. FARGES

Je voudrais revenir un peu sur le barreau Montparnasse- Courtalin dont il a été question tout à l'heure, notamment le barreau Massy- Courtalin. Je trouve qu'il n'est pas raisonnable de concentrer tout le trafic TGV, que ça soit en unité simple ou en unité multiple, ou que ça soit avec ERTMS. On va concentrer un trafic qui va représenter géographiquement le pays entre Caen et Perpignan. En cas d'incident majeur ou en cas d'accident, ce que personne ne souhaite, bien entendu, rendez-vous compte l'omelette que nous faisons et le réseau que nous paralysons. Ça serait énorme. Alors, bien sûr, c'est confortable pour le voyageur, c'est confortable pour l'opérateur ferroviaire de faire arriver tous ces trains dans la même gare ; c'est également confortable pour le gestionnaire de l'infrastructure d'optimiser ses installations. Toutefois, il y a quand même un risque énorme.

Sur l'aménagement du territoire, je voudrais faire une petite réflexion. Ne pensez-vous pas que ce projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges s'inscrit plus dans la configuration d'une future ligne transversale allant de la façade Atlantique vers l'Est de la France et la région Lyonnaise notamment, et le Centre-europe, plutôt que dans une radiale où le centre du pays et tout le Massif Central, à part le Nord Ouest qui nous intéresse, sont occultés ? C'est ce qui a été abordé par plusieurs.

Maintenant, sur la rentabilité du projet, dans ce projet, Poitiers, à l'origine du barreau de la ligne à grande vitesse, est déjà desservi par le TGV et va même avoir la LGV qui va passer devant bientôt. Seul Limoges donc est intéressé par celui-ci, ainsi que Brive, en tenant compte cependant que nous ne gagnerons pas une seule minute entre Limoges et Brive. Il en sera de même pour tous les prolongements, qu'ils soient avec le TGV vers le Sud ou avec le TER vers Souillac, Terrasson, Tulle, Ussel, Aurillac, Figeac et Rodez, pour ne citer que les plus importants.

Ma première question est : l'attractivité sera-t-elle suffisante pour rendre viable ce projet et arriver à donner de la substance pour alimenter 11 TGV par jour ?

Ma deuxième question est : ne serait-il pas opportun de réfléchir et d'intégrer la nécessité de modifier des infrastructures par l'électrification de certaines lignes, de manière à prolonger les rames notamment, ou d'utiliser du matériel adapté pour procurer des gains de temps, tel que le matériel pendulaire dont il a été fait référence tout à l'heure ?

Cela peut paraître utopique de proposer l'électrification d'un certain nombre de lignes régionales, mais n'est-ce pas le Président de la République qui, dans le cadre du développement durable, a fixé au début de cette année 2006 dans un délai de 20 ans, à la RATP et à la SNCF, l'objectif de ne plus utiliser une goutte de pétrole ? Cela peut aussi constituer un facteur de développement intéressant pour les deux chefs-lieux de département que sont Aurillac et Rodez ? Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur FARGES ; Monsieur SALIN.

M. SALIN

Concernant le gain de temps, ce qu'il faut savoir, c'est que le gain de temps qui sera gagné à Limoges pourra être répercuté sur Brive, donc on gagnera toujours une heure sur Brive, mais ça sera aussi gagné au-delà pour peu qu'on ait des systèmes de rabattement de correspondance qui soient adaptés. Donc, l'heure, nous l'avons gagnée, nous l'avons gagnée jusqu'à Brive, c'est sûr. Pour la diffuser dans l'ensemble de La Corrèze, nous avons été clairs sur ce point de vue-là, il y a tout un système, une complémentarité entre le réseau TGV, d'une part, qui arrivera à Brive, et les réseaux de TER, mais pas seulement, les réseaux aussi de transport en commun, je pense aux cars des Conseils Généraux.

Concernant le nombre de voyageurs, selon les estimations qui ont été faites avec le concours de la SNCF, nous trouvons entre 2,2 et 2,1 millions de voyageurs, selon les options, donc un niveau suffisant pour remplir 11 rames. Pourquoi 11 rames ? Parce que les 11 rames sont adaptées justement à ce volume.

M. ROUSSEAU

Une réponse en ce qui concerne les problèmes techniques relatifs à Montparnasse, tels que vous les voyez. D'abord, Caen arrive sur Saint-Lazare. La Haute et Basse Normandie arrive sur Saint-Lazare. La seule ligne de la Basse Normandie qui vient sur Montparnasse actuellement, c'est la ligne de Paris à Granville.

Par ailleurs, si nous voulons faire une comparaison avec ce qui s'est passé dans le temps, actuellement, nous visons d'avoir sur Montparnasse l'ensemble des dessertes de l'Ouest et du Sud Ouest, mais rappelons-nous que, avant que le TGV existe, l'ensemble des trains du Sud Ouest et avec des moyens techniques qui ne sont les moyens actuels, c'est-à-dire tous les trains venant des Pyrénées, de Bordeaux et de Tours, et tous les trains venant de l'axe de Limoges convergeaient sur la Gare d'Austerlitz, avec des systèmes de signalisation qui ne sont pas les systèmes actuels, et une insertion dans le trafic de banlieue avant de pénétrer dans la Gare d'Austerlitz alors que, dans le système actuel Montparnasse, il y a une forte différenciation entre le trafic de banlieue et le trafic des TGV, donc une plus grande fluidité.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur ROUSSEAU. Je passe la parole à Monsieur CANIAUX et, ensuite, Madame LABRUNIE, Monsieur GOSELIN et Monsieur TAMALAI

M. CANIAUX - Président d'ALTRO

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je suis Président d'ALTRO, Association Logistique Transport Ouest. J'ai une petite analyse un peu différente quant à la faible fréquentation de la salle. C'est un peu comme en politique, quand on annonce la fiche gagnante, les gens ne se déplacent plus parce qu'ils se disent que les jeux sont déjà faits.

Ce que je dis déjà, c'est que c'est une chance formidable : au moins, aujourd'hui, on peut dire que les projecteurs sont braqués sur le Massif Central puisque, finalement, La Corrèze appartient bien à cette entité du Massif central qui, je le rappelle, fait 6 régions et 18 départements. Je pense que, aujourd'hui, ce débat peut être le coup d'envoi pour élaborer ensemble une feuille de route pour aménager ce Massif Central qui, comme beaucoup l'ont dit, a été délaissé, contourné ; pendant longtemps, on s'est dit « le Massif Central se contourne, il ne se traverse pas ».

Je remercie les gens qui ont parlé de la transversalité ; nous avons vu au cours des débats, dans les autres villes, que la transversalité était le parent pauvre aussi de l'aménagement du territoire. Or, nous, ce que nous préconisons, c'est justement une ligne Alpes Atlantique qui ferait grosso modo Rennes-Nantes-Poitiers-Limoges - Clermont - Ferrand - Lyon, avec une branche sur Angoulême pour ramener tout le Sud-Ouest, ce qui veut dire que, pour nous, dans la logique, ce barreau est le premier élément de cette transversale ; c'est un acte fort et, s'il est limité à Paris, il est intéressant, mais sans plus alors que, là, la transversalité vient vraiment lui donner sa force et répondre aux doutes de ceux qui pensent que ça va être un fiasco financier parce que, là, effectivement, on va massifier les flux ; nous savons très bien que nous sommes dans des régions où, pour rentabiliser la grande vitesse, il va falloir massifier les flux.

Comme nous sommes dans une optique d'aménagement, aménagement de ce Massif Central, nous nous y intéressons même si le combat, c'est l'Est Ouest parce que peu de projets sont partis sur ce Est Ouest, mais c'est aussi le Nord Sud. Nous avons, bien sûr, des projets pour faire en sorte que les gens de Limoges ou de Brive puissent continuer à se rendre à Toulouse et les gens de Châteauroux continuer à se rendre à Paris. Nous les présenterons le 5 octobre à Limoges, avec tous les autres qui présenteront des projets.

Pour l'instant, en élargissant les débats, nous apportons notre soutien presque inconditionnel ou conditionnel à condition qu'effectivement, cela révèle le besoin d'ouvrir le dossier de la transversalité, et d'une transversalité moderne, c'est-à-dire de donner les mêmes moyens à une transversale, c'est-à-dire que, là aussi, la transversalité peut avoir recours à la grande vitesse et non pas être considérée comme l'éternel parent pauvre. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur CANIAUX. Madame LABRUNIE, vous avez la parole.

Mme LABRUNIE, Vice-Présidente Du Conseil Régional, Région Limousin

Bonsoir. Je suis Vice-Présidente de la région. Je représente, ce soir, le Président de région, même si je n'ai pas, bien sûr, l'intention d'édicter ce soir la position de la région ; nous la ferons connaître par écrit, par une délibération lors de l'une de nos

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
séances parce que, effectivement, je pense que ce sont des débats qui méritent que certaines choses soient actées.

Ce soir, je pense, comme dans plusieurs autres régions, que c'est moins l'heure des institutionnels que de l'ensemble de la population. Monsieur Michel ANIESSE regrettait l'absence des élus. Je dois vous dire, Monsieur ANIESSE, que, pourtant, ce n'est pas faute de discuter ou même de s'être engagé sur de tels sujets ; il ne faut pas faire ce reproche aux élus. Si, ce soir, il y a peut-être une certaine désaffection, c'est que nous avons été quand même échaudés plusieurs fois. Il y a eu le fameux projet qui était une ligne à grande vitesse qui était le « y renversé » et il y a surtout eu POLT. Monsieur SALIN, je dois vous dire que vous avez prononcé des choses qui sont fausses. Ce n'était pas un projet, c'était une convention dans laquelle il y avait 3 signatures et nous avons appris, en lisant la presse, que l'Etat n'honorait pas sa signature. Monsieur ROUSSEAU nous a mis une avalanche de tout ce qui justifiait cet abandon, si je puis dire. Honnêtement, nous avons effectivement beaucoup travaillé à une convention entre trois régions, ce n'était pas facile ; nous étions arrivés à un accord, nous avons prévu le financement. Je dois vous dire que, là, nous prenons acte effectivement que un CIAD a annulé et que l'autre met en route une étude.

Cet abandon dans de telles conditions pose un vrai problème parce que la région est organisatrice des transports régionaux et, comme vous l'avez dit, il y a besoin de rabatement, il y a besoin que cela fonctionne un peu en même temps. Quelqu'un a souligné tout à l'heure que, s'il y avait un peu plus de monde sur les grandes lignes, c'était aussi peut-être aux efforts que faisait la région sur ces transports régionaux. J'aimerais bien, à certains moments, que les mérites des uns et des autres soient reconnus.

C'est donc une décision de l'Etat. Nous en prenons acte et il est bien entendu que nous n'avons aucunement l'intention de nous opposer à ce projet, mais est-ce que nous allons rester les deux pieds dans le même sabot ? La région Limousin est retournée à l'âge de pierre en ce qui concerne le transport ferroviaire. Non, nous avons une mission d'aménagement du territoire. Beaucoup de questions, beaucoup d'interrogations, beaucoup d'interventions ont porté sur ce problème d'aménagement du territoire, de notre territoire région Limousin, ouverture vers le Nord, ouverture vers le Sud. Je pense que cela fait parti effectivement de nos devoirs et de nos réflexions. J'espère qu'elles rencontreront les réflexions des citoyens qui sont consultés et nous nous en félicitons sans tomber dans le cliché des rendez-vous qui sont, à notre avis, nécessaires.

Nous savions qu'il y avait des attentes et la nécessité de ces besoins qui existent de longue date et qui sont identifiés en région Limousin. Ce qu'il y a, c'est que c'est une succession de projets différents qui ne sont pas alternatifs. On nous les présente comme s'opposant les uns aux autres, se substituant les uns aux autres, alors que ce ne sont pas les mêmes genres de projet.

Encore une fois, la région Limousin aimerait bien avoir, avec ce partenaire que devrait être l'Etat et RFF, la possibilité d'avoir une politique cohérente en ce qui concerne les transports nationaux et les transports régionaux, et d'aménagement du territoire. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Merci beaucoup Madame. Je pense que vous communiquerez à la Commission votre délibération. Monsieur GOSSELIN.

M. GOSSELIN, Communauté d'Agglomération de Brive La Gaillarde

Bonsoir. J'avais quelques questions à poser, des questions auxquelles vous avez déjà apporté des réponses. Je suis membre de la Commission de Développement de la CAB et j'interviens aussi ce soir au titre de DTS, l'association Brive Développement.

Pour les liaisons indirectes, la jonction aura lieu à Poitiers. Toutefois, quelles sont les rames qui serviront à la jonction, celle allant à ou venant de Paris, en sachant que les rames TGV sont double et que la ligne Paris-Bordeaux prolongée en Espagne sera saturée.

La jonction ne se fera-t-elle pas avec les rames venant de La Rochelle ? Ce point est important pour la détermination des sillons et donc des horaires SNCF et déterminera le délai d'attente à Poitiers.

Que deviendra la ligne POLT après la Ligne à Grande Vitesse Limoges-Poitiers ? Ne deviendra-t-elle pas, en réalité, une ligne entièrement régionalisée, en particulier le tronçon Brive-Toulouse laissé alors entièrement aux Conseils Généraux ?

Le Nord du Limousin et la région Centre, ainsi que le Sud de Brive-Souillac-Rodez, seront défavorisés par LGV Limoges-Poitiers. Comment les connecter à cette ligne et éviter leur abandon ferroviaire ?

J'ai une question un peu personnelle : si vous réalisez Limoges-Poitiers, n'y aurait-il pas avantage de se projeter un peu plus dans l'avenir et de créer un Limoges-Lyon qui permettrait de faire de Limoges un centre de la France et permettrait de faire une autre capitale et de déceinturer Paris. C'est un projet que j'ai depuis longtemps. Sera-t-il entendu ?

Je voulais rajouter aussi que TEOZ pose des problèmes de réservation. Quand nous avons des personnes qui sont à la campagne, il faut qu'elles retournent à la grande ville pour faire changer les billets de réservation, ce qui pose problème aussi.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur GOSSELIN.

M. SALIN

Je voudrais répondre d'abord à Monsieur Didier THILLET. Concernant le projet que vous présentez, je pense qu'il faut tout dire et il faut être clair. Un TGV à une heure 30 à Limoges, c'est 4 milliards d'euros. On nous pose des questions pour savoir comment on financera un projet de 1,15 à 1,3 milliard d'euro, comment financera-t-on un projet de 4 milliards d'euros. Je vous accorde que la première phase qui est de descendre jusqu'à Châteauroux ne coûterait qu'entre 2,2 et 2,4 milliards d'euros, mais ça reste quand même un milliard de plus que notre projet, pour des Brive La Gaillarde, le 21 septembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public performances pour Limoges qui sont équivalentes en temps d'accès, mais qui ne permettent pas de répondre au souhait du Limousin, notamment de pouvoir créer un bi-pôle de taille européenne avec Poitiers. Il faut voir que 45 minutes ou 35 minutes entre Limoges et Poitiers, ça va complètement révolutionner la manière de concevoir les déplacements entre ces deux villes et ces deux régions.

Concernant le deuxième point, vous citez 3,5 millions d'habitants. Il ne faut pas confondre habitants et voyageurs. 3,5 millions d'habitants, je préférerais qu'on parle en terme de voyageurs potentiels.

M. D. THILLET

Le potentiel de voyageurs, il est en fonction du potentiel d'habitants. Si vous avez, d'un côté, 880.000 habitants et, de l'autre côté, 3,5 millions, automatiquement, même si l'investissement est plus important...

Mme LARIVAILLE

Excusez-moi, mais il est prévu qu'on se rencontre mardi sur ce sujet.

M. D. THILLET

Je réponds à Monsieur SALIN.

Mme LARIVAILLE

Nous allons poursuivre cette discussion, si vous voulez, et nous en ferons part à l'assemblée.

M. D. THILLET

2,4 milliards dans le projet Beauvilliers-Châteauroux, dans le premier tronçon, c'est automatiquement plus rentable que 1,4 milliard dans 880.000 habitants. C'est une question mathématique.

M. ROUSSEAU

Non, non. C'est quelque chose que nous avons déjà dit ensemble, Monsieur, il n'y a pas longtemps. Soyons clairs, dans les chiffres que vous annoncez, vous avez cité tout à l'heure Orléans, les gens qui sont ici à Brive ne savent peut-être pas quelle est la nature de la desserte d'Orléans. Actuellement, à Orléans, avec les trains organisés par le Conseil Régional du Centre, nous arrivons en une heure au centre d'Orléans. Paris-Orléans se fait en une heure de la Gare d'Austerlitz au centre d'Orléans.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Vous annexe le potentiel d'Orléans alors qu'il est clair que je ne vois pas qui va descendre au bout de trois quarts d'heure à 15 ou 20 kms d'Orléans et y trouver un quelconque intérêt dans l'utilisation du TGV. Déjà, la clientèle d'Orléans, c'est quelque chose qu'il faut que vous retiriez de votre dispositif.

Mme LARIVAILLE

Nous en parlons mardi s'il vous plaît.

M. D. THILLET

Monsieur ROUSSEAU, la clientèle orléanaise, vous connaissez Orléans peut-être mieux que moi, sûrement, mais imaginez-vous que les orléanais, que les chefs d'entreprise orléanais, ils ont besoin également d'aller dans le Nord de l'Europe et dans l'Est de l'Europe. J'ai rencontré le Président du Conseil Général du Loiret, Eric DOLIGE, et il est très intéressé par notre projet pour, non pas effectivement aller à Paris, mais aller à l'Est et aller au Nord de l'Europe. D'accord, Paris est la Capitale de la France, mais, à l'heure actuelle, les gens ont besoin de se déplacer non seulement à Paris, mais ailleurs également.

Lorsque vous parlez de Poitiers-Limoges, vous parlez toujours de l'arc Atlantique La Rochelle ; La Rochelle, ce n'est pas non plus le bout du monde. C'est comme Châteauroux, ce n'est pas le bout du monde.

Encore, nous, nous pouvons aller dans un sens et dans l'autre, alors qu'après La Rochelle, c'est l'Amérique et l'Amérique en TGV, ce n'est pas demain.

Pour reprendre Monsieur SOULIER, Brive n'est pas une capitale régionale, mais une capitale départementale. C'est Limoges la capitale régionale.

Mme LARIVAILLE

Nous avons une question encore de Monsieur TAMALAIS.

M. TAMALAIS

Bonjour. Je suis un cheminot à la retraite et je suis resté 28 ans à Paris, je connais un petit peu la région parisienne.

Si on veut améliorer Limoges Châteauroux Bourges et qu'on aille atterrir sur Giens Montargis et la ligne de TGV Paris-Lyon à la hauteur de Melun, je crois que l'on pourrait gagner parce qu'on atterrirait aux Gares d'Austerlitz, de Paris-Lyon, la Gare du Nord et même l'Aérodrome Charles de Gaulle.

Je ne parle pas encore de Paris-Est puisqu'elle n'est pas raccordée à ce début de contournement de la région parisienne par l'Est. Ce qui permettrait quand même aux gens de se rendre à Lille, de se rendre à Londres, de se rendre peut-être pas encore à

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public Strasbourg, mais peut-être en Suisse, et peut-être à Lyon, l'Italie et, enfin, toute la partie européenne.

Par le POLT, je ne me serais pas arrêté à Toulouse, j'aurais desservi au moins la capitale de notre pays de l'Europe. C'est peut-être un peu difficile, il faudrait creuser un tunnel, mais l'Andorre qui s'appuierait évidemment sur un TGV qui relie Barcelone à Madrid, on n'aurait pas besoin d'aller en Pays Basque pour rejoindre Madrid. Il faudrait étudier un peu plus les cartes pour se raccorder aux TGV existants.

Par contre, j'aurais voulu avoir un petit renseignement d'ordre technique : quel est le courant que vous amenez de Poitiers à Limoges ?

M. ROUSSEAU

Toutes les lignes TGV sont électrifiées en 25.000 volts. Les TGV sont tous bicourant, ce qui veut dire que le TGV, à partir de Limoges, va prendre la caténaire 1.500 volts pour aller jusqu'à Brive et pour aller, pour certains, jusqu'à Cahors. Il n'y a aucun obstacle technique.

M. TAMALAIS

Vous venez de faire un renouvellement entre Orléans et Vierzon, le confort est amélioré, mais vous n'avez pas augmenté la vitesse. Pour quelle raison ? C'est que nous n'avons pas d'engins qui supportent plus de 200 kms à l'heure et pas de voitures. Le confort des TEOZ, Monsieur SOULIER n'a pas dû en prendre souvent.

Mme LARIVAILLE

Bien.

M. MAURIE

Je voulais faire une suite à Monsieur ROUSSEAU et à Monsieur SALIN. Vous avez parlé tout à l'heure en disant que la suppression des PN ne faisait pas gagner grand-chose, 3 minutes. Je ne suis pas d'accord avec vous, pour avoir circulé sur cette ligne longtemps. En plus, pour arranger les PN, vous avez dit que ça coûterait dans les 75 millions d'euros, c'est loin des 1,5 milliard. A ce moment-là, la vitesse pourrait passer à 220 à l'heure jusqu'à Argenton Sur Creuse, ce qui fait que Limoges ne serait plus qu'à 2 heures 22 de Paris. Dans un CIAT de 1991, le contournement de Vierzon était envisagé. Si on envisage, en plus, un contournement de Vierzon et pourquoi pas le contournement des Aubrais, nous sommes à 2 heures de Limoges pour bien moins cher que la ligne Limoges-Poitiers. Je pense que les techniciens de la SNCF, ceux de mon âge, sont en mesure d'authentifier cette situation. Merci.

M. SALIN

Brive La Gaillarde, le 21 septembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Peut-être un élément de réponse : nous nous sommes livrés à un exercice avec le TGV Limousin qui consistait à utiliser l'infrastructure existante sur les sections les plus rapides. Nous avons donc la sortie à Etampes. Vierzon Châteauroux, en vert, ça veut dire qu'on utilisait l'infrastructure existante, améliorée. Il y avait une possibilité de shunter Vierzon et, après, on partait au Sud de Châteauroux jusqu'à Limoges en voie nouvelle. C'est un projet, s'il était fait aujourd'hui, qui coûterait de l'ordre de 2,2 milliards d'euros et qui permettrait de faire un Paris-Limoges en 2 heures 7 puisque c'était le temps qui était, à l'époque, donné pour le TGV Limousin.

M. MAURIE

Le projet dont j'ai parlé avait été fait par l'ensemble des organisations syndicales et, en même temps, les ingénieurs de l'équipement de chez nous. Il n'était pas question pour nous, à l'époque, de refaire une ligne nouvelle. Nous nous servions de la ligne ancienne, nous aménagions la signalisation au-delà de Vierzon puisque, au-delà de Vierzon jusqu'à Celon, c'est juste avant d'arriver à Argenton Sur Creuse et, à ce moment-là, vous savez que le terrain est très difficile. Donc, jusque-là, on pouvait mettre la pré-annonce. La pré-annonce, c'est un système de signalisation qui permet de passer de 160 à l'heure à 200 à l'heure. Comme vous dites, Monsieur, il faut supprimer les passages à niveau. Si vous dites 70 millions d'euros, ce n'est pas terrible et ça fait gagner une dizaine de minutes. Non, Monsieur, je ne suis pas d'accord avec vous ; pour y avoir roulé pendant des années, nous gagnons plus que 3 minutes. 80 kms de plus de circulation à 200 à l'heure, nous gagnons plus de 3 minutes par rapport à 160 à l'heure. Là-dedans, nous n'avions pas mis le contournement de Vierzon ni des Aubrais parce qu'on se doutait que ça coûtait très cher.

Nous pensons, nous, que nous pouvons arriver à 2 heures à Limoges, sans passer par Poitiers, en ayant un confort et surtout une sécurité puisque, pour nous, le maître mot, c'est la sécurité. En toute sécurité et en tout confort, nous pouvons faire en 2 heures de temps un Paris-Limoges.

M. ROUSSEAU

Je maintiens - des études ont été faites par l'ingénierie SNCF et nous avons eu l'occasion de les vérifier - que les chiffres de minutes que je vous annonce sont incontournables.

Je voudrais quand même signaler deux choses. Tout à l'heure, on évoquait tous les travaux qui ont été faits. On est quand même à 265 millions d'euros d'investis sur l'axe, dont les deux voies entre Masseret et Brive qui ont été terminées l'année dernière.

Dernière chose : quand nous parlons de minutes et de temps possible à atteindre, ce que nous indiquons, nous, ce sont des temps avec une marge de régularité. Quand on trace des trains, il y a la possibilité de la locomotive en fonction du poids du train et, derrière, il y a une marge de régularité qui est de x minutes aux 100 kms.

M. MAURIE

Dans le projet que nous avons fait, nous avons 12 minutes de régularité.

M. ROUSSEAU

Est-ce que vous avez vraiment inclus la marge de régularité ? Je crois que, là-dessus, il y a sans doute l'écart entre les chiffres que nous vous proposons qui relèvent de la logique technique et un chiffre dans l'absolu sans marge de régularité. Si nous avons pu trouver ces chiffres-là, nous les aurions trouvés, mais, croyez-moi, ce ne sont pas des études qui ont été faites au doigt mouillé. Les gens qui sont déjà passés dans mon bureau savent qu'il y a à peu près 3 fois 2 mètres de rayonnage sur toutes les études techniques qui ont été faites pour arriver à ces résultats-là.

Mme LARIVAILLE

Votre étude, vous l'avez adressée à la Commission ?

M. MAURIE

Oui, Madame.

Mme LARIVAILLE

Bien. Merci. Elle sera donc jointe au compte-rendu. Monsieur Philippe TILLET.

M. Ph. TILLET

Je peux comprendre que RFF soit très enclin à bien axer et porter le projet de ligne nouvelle entre Limoges et Poitiers parce que l'axe que nous défendons pour l'aménagement du territoire par rapport à tous les citoyens qui pourraient prendre le train sur l'axe Paris-Toulouse, cet axe, quand on regarde le dessin de la carte de France et les lignes TGV, il faut se rappeler aussi dans quel monde nous vivons et dans le fait que nous sommes dans l'ouverture totale à la concurrence du fret au niveau de l'Europe. Nous ne pouvons pas trop le dire aux populations, mais cet axe, en haut lieu, nous le vouons plus à des sillons fret qu'à des sillons voyageurs. Ça, il faut aussi que nous l'ayons en tête. Pourquoi on ne veut pas développer l'axe au niveau voyageurs ? Parce qu'il y a des stratégies aussi politiciennes et financières qui font que, avec l'ouverture à la concurrence, tous les sillons ne pouvaient pas être alloués à la SNCF. A un moment donné, il y a eu des choix de faits aussi. Ça, c'est à prendre en compte.

Deuxième point sur lequel je voulais intervenir : Monsieur SALIN a mis en avant que le POLT avait été abandonné parce que le taux de rentabilité n'était pas assez important. A l'époque, on parlait de 2,8 % de taux de rentabilité. Quand nous lisons le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public document qui nous a été remis, l'hypothèse la plus basse, c'est 2,2 % de taux de rentabilité et l'hypothèse la plus haute, c'est 3 %. Nous nous apercevons que les arguments que nous avons mis en avant pour dénoncer le POLT et l'arrêter, ce n'est pas au niveau de la rentabilité économique puisque ce qu'on nous présente a un coût nettement plus important ; on nous parle de 8 ans d'étude, et les coûts vont encore évoluer.

Par rapport à cela, je rappellerais quand même qu'à l'heure actuelle, lorsque l'on construit une LGV, l'Etat fait appel au privé. Le financement de la ligne LGV Est, il n'y a pas que des deniers de l'Etat, il y a aussi des deniers du privé. Pour toutes les nouvelles LGV qui sont construites, l'Etat n'ayant pas trop de moyens est en train de brader son patrimoine et de l'ouvrir au privé. Avec un taux de rentabilité aussi bas, je ne suis pas certain que, d'ici 8 ans, on ait la possibilité de monter le budget financier pour boucler ce projet et le mettre en œuvre. Ça, c'est aussi un point à mettre en débat. C'est l'économie de notre pays, ça fonctionne comme ça, c'est à mettre en débat aussi, ce qui veut dire qu'il n'y a aucune assurance en terme financier de pouvoir boucler ce projet pour qu'il se réalise, ce qui peut repousser plus longuement le désenclavement de notre région.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur SALIN.

M. SALIN

Concernant la question du fret, au cours d'une des précédentes réunions, Monsieur De TREGLODE, le Directeur Général Adjoint de Réseau ferré de France, a réaffirmé que le développement du fret se ferait sur l'axe rhodanien et sur la façade Atlantique. Il y a actuellement des expérimentations au niveau du ferroutage. Il y a actuellement un débat public sur Bordeaux-frontière espagnole et la question est justement de pouvoir faire passer du fret sur l'axe Atlantique pour soulager la nationale 10. Le développement du fret se fera sur la façade Atlantique et je n'ai pas eu d'informations comme quoi on supprimerait des sillons voyageurs pour pouvoir mettre des sillons fret.

M. ROUSSEAU

Nous avons un projet concret d'autoroute ferroviaire Atlantique qui utilisera, à l'horizon du développement de la TGV SEA, l'actuelle ligne Paris-Tours-Bordeaux. C'est comme ça que c'est conçu. Pourquoi ? Parce que, tout simplement, la solution au-delà de la traversée des Pyrénées, ce sont les montages que les espagnols sont en train de faire dans la zone de Vittoria. Les limites du projet POLT pour le fret, c'est très clairement la géographie existante, dans la mesure où il n'y a pas une traversée centrale ferroviaire des Pyrénées performante. Pour ceux qui pratiquent l'A10 ou qui pratiquent les grands axes autoroutiers de nos régions ou de Poitou Charente, vous savez bien que le trafic essentiel, c'est un trafic qui vient de la Péninsule Ibérique et que ce n'est pas une réponse franco-française qu'il faut apporter, mais une réponse au trafic en provenance d'Espagne.

M. SALIN

Concernant la question du financement, il faut savoir – et cela peut surprendre peut-être – que, sur des infrastructures de cette taille, le financement ne se fait que lorsque l'on est très avancé dans le projet. Si nous prenons le cas de la LGV Est qui est une réalité puisque, au printemps 2007, elle sera inaugurée, il faut savoir que la DUP, le document qui permet de connaître le tracé, datait de 1996, et la convention de financement a été bouclée en 2001, ce qui n'a pas empêché la LGV de se réaliser puisque nous allons l'inaugurer dans 6 – 8 mois. Concernant la question du financement, c'est une question qui est abordée dans ce type d'infrastructure que lorsque l'on est très avancé dans la réflexion. Ça n'a jamais empêché la réalisation des précédents programmes.

Concernant la participation éventuelle du privé, effectivement, c'est désormais possible par la loi. Vous avez devant vous l'exemple de la LGV Est, ce que l'on appelle la clé de répartition, l'origine des financements. Nous voyons la répartition de l'Etat et de ses établissements publics ; nous voyons aussi que les collectivités territoriales ont participé à ce financement, ainsi que l'Europe. Une loi récente permet d'intégrer dans ce tour de table des partenaires nouveaux qui peuvent être d'origine privée. Voilà concernant les deux points sur le financement.

Un intervenant

Vous pouvez préciser ce qu'est l'AFIT.

M. SALIN

l'AFIT, c'est l'Agence de l'Etat qui permet le financement des infrastructures de transport en France.

Mme LARIVAILLE

Merci. La SNCF a été un petit peu interpellée. Est-ce que Madame FRUCHON a des éléments à apporter ?

Mme FRUCHON – Direction du Développement, SNCF Limousin

Peut-être préciser quelque chose : nous avons parlé de l'axe classique et son avenir. Le TGV, c'est toujours une opportunité extraordinaire de développement des flux et des trafics, que ce soit pour les populations ou pour la SNCF. A titre d'exemple, sur le TGV Atlantique, nous avons eu quand même 30 % de trafic en plus par rapport à la situation antérieure et, sur le TGV Nord, 45 % de trafic en plus. Effectivement, c'est un outil fabuleux de développement, dont nous avons fêté les 25 ans, qui profite à toute une région. Lors d'une mise en place de LGV, bien entendu, nous retravaillons sur les lignes existantes pour organiser l'inter-modalité, pour organiser le rabattement

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public et la diffusion vers les autres villes des régions. Nous pouvons penser qu'à l'horizon du projet LGV Poitiers -Limoges, nous aurons plus de trafic, en gros, de la région Limousin vers Paris et vers l'Atlantique, qu'il faudra revoir la ligne classique actuelle où, là, nous aurons moins de flux puisque les flux principaux prendront l'itinéraire par le TGV ; il faudra donc revoir la desserte sur l'axe Paris-Limoges-Châteauroux, bien entendu, avec nos partenaires et les populations, pour que la desserte corresponde exactement aux besoins des populations à l'horizon du projet LGV.

Mme LARIVAILLE

Merci. Est-ce qu'il y a encore des questions ?

Mme VERDIER

Je prends énormément le train Brive-Paris, je le fais très souvent et je vais le faire encore davantage. Simplement, 4 heures, c'est très long. Le confort n'y est pas, malgré ce que vous dites. 8 ans, c'est très long. Que pensez-vous faire ? Nous avons parlé également du TEOZ, ce n'est pas la panacée parce que, lorsque vous prenez un train qui vient de Toulouse, bien souvent, vous avez des compartiments. Alors, où est la sécurité ? Où est le confort ? J'attends de vous quelque chose. Merci.

Mme LARIVAILLE

Monsieur Philippe TILLET a des choses à vous proposer.

M. Ph. TILLET

En effet, Madame la Présidente, une usagée qui prend la parole, c'est très bien. En effet, TEOZ, c'est loin d'être l'apothéose. Monsieur SOULIER en a fait l'apogée tout à l'heure. C'est de l'argent qui a été jeté par les fenêtres. Malheureusement, même si ça apporte un certain confort à l'instant T quand ça a été mis en place, ce ne sont que des rames qui avaient 40 ans qui ont été relookées. J'ai été interpellé sur le confort d'une usagée qui va encore prendre le train sur la ligne pendant 8 ans, le temps que le projet se mette en place. Cette usagée est en droit d'avoir des réponses ; si la SNCF ne veut pas en donner, nous, cheminots syndicalistes, nous sommes en droit de la donner.

Il y a beaucoup d'argent de l'Etat qui a été dépensé pour relooker des rames parce que c'est normal : quelle est l'entreprise qui ne change pas ses véhicules ? Quel est le maçon qui ne change pas sa bétonnière ? C'était normal que la SNCF fasse un effort pour relooker ses rames, mais qu'on ne mette pas ça en porte-à-faux en disant « c'est ce qu'on vous amène en attendant d'avoir autre chose ». Ce qui est moins logique, c'est que, pour des problèmes de coût, on sous-traite ce travail et on fasse n'importe quoi. Nous sommes arrivés à des rames qui, malheureusement, vieillissent mal et la SNCF va encore pénaliser ses usagers parce qu'elle est obligée de les faire rentrer en atelier pour rattraper toutes les erreurs qui ont été faites sur le relookage.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je peux comprendre à l'heure actuelle que les usagers qui paient une réservation supplémentaire pour avoir une place pour monter à Paris soient mécontents parce qu'ils ont des moquettes sales, parce qu'ils ont des cuirs comme siège en première qui sont délavés et parce qu'il y a des portes qui ne fonctionnent pas. Ça, je comprends l'intervention de Madame là-dessus, c'est malheureux. Ce n'est pas ça qui, malheureusement, pour le moment, va arranger la situation au niveau du confort. Pourtant, en tant que cheminot, nous avons toujours été demandeurs d'avoir du matériel correct, moderne pour répondre aux attentes et aux besoins des usagers. Pour le moment, malheureusement, nous constatons qu'en terme de confort, qu'en terme de climatisation, tous les efforts qui ont été faits, tout l'argent qui a été mis ne porte pas ses fruits par rapport à ces circulations-là.

Je rappellerai aussi que, malheureusement, même s'il y a des relations qui risquent d'être créées avec le TGV, pour le moment, nous sommes en train d'en supprimer. Nous sommes en train de diminuer les prestations offertes en Gare de Brive pour monter sur Paris. Ça, c'est aussi un problème hors du débat, mais qu'il faut aborder parce que c'est important.

Mme LARIVAILLE

C'est un autre débat, effectivement.

M. DUBOSC - Directeur de l'Etablissement Exploitation du Limousin, SNCF

Je voudrais quand même réagir à ce que Monsieur TILLET a dit. Premièrement, ce n'est pas l'Etat qui a financé la rénovation des rames TEOZ, mais c'est la SNCF sur ses fonds propres.

Ensuite, TEOZ, dès la première année de mise en service, c'est quand même plus 11 % de trafic. Je ne parle pas de chiffre d'affaires, mais de trafic, donc des clients gagnés.

Je ne comprends pas que, dans un débat public, où il n'y a pas que des cheminots, des cheminots critiquent comme ça leur outil de travail et le matériel de leur entreprise.

M. Ph. TILLET

C'était une réponse à une usagée qui ne comprenait pas pourquoi elle perdait du confort.

Mme LARIVAILLE

Nous arrêtons là, s'il vous plaît.

M. DUBOSC

L'augmentation de trafic sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse est bien supérieure à l'augmentation de trafic que l'on peut retrouver sur d'autres lignes et le corail classique, ce qui prouve qu'il n'y a pas uniquement l'augmentation du prix de l'essence dans les résultats de TEOZ.

Mme LARIVAILLE

Je crois que Madame s'interroge sur le devenir de la Gare d'Austerlitz.

Mme VERDIER

Oui, je voudrais savoir ce que va devenir cette gare parce que, finalement, elle est en travaux depuis très longtemps. Je suis venue sur Brive il y a 10 jours, on nous a donné un questionnaire nous demandant, bien sûr, si on était bien accueilli et tout. Comment voulez-vous nous demander ça quand, finalement, dans la Gare d'Austerlitz, vous voyez combien de personnes ? 2 - 3 personnes peut-être qui sont sur le quai pour vous contrôler le ticket, c'est tout, il n'y a rien d'autre. Ça devient affreux. Moi, ça fait 40 ans que je suis sur Paris, je suis une Briviste, je suis à la retraite.

Là, maintenant, aujourd'hui, vous nous parlez dans 8 ans, mais que va devenir la province ici, la région ? Là, je ne comprends pas, je suis vraiment surprise. Il y a beaucoup de travail à faire pour notre région. Elle est bien mal lotie.

Mme LARIVAILLE

Monsieur Didier THILLET, deux secondes.

M. D. THILLET

Pour Madame qui parle de la Gare d'Austerlitz, je suis surpris que Monsieur SALIN ou Monsieur ROUSSEAU ne répondent pas car il paraît qu'il est prévu que la Gare d'Austerlitz serve de gare de désaturation de la Gare de Lyon et de la Gare-Montparnasse, c'est-à-dire que les TGV arriveraient en partie à la Gare d'Austerlitz. Ce n'est pas pour ça que, nous, on aurait les TGV, mais ça serait les TGV de la Gare-Montparnasse et de la Gare d'Austerlitz.

M. ROUSSEAU

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Une réponse rapide : la Gare d'Austerlitz constitue déjà une désaturation de la Gare de Lyon pour les trains de nuit. Pour les gens qui fréquentent la Gare d'Austerlitz, vous verrez que les trains de nuit partent déjà de la Gare d'Austerlitz.

Pour les TGV, ce sont des projets à bien plus long terme et qui sont même au-delà de l'échéance 2016 que nous évoquons.

Par ailleurs, la Gare d'Austerlitz, c'est clair qu'elle a encore un rôle important à jouer parce que toutes les dessertes Bourges Orléans Tours aboutissent à la Gare d'Austerlitz et elle joue un rôle par rapport à une partie de la Région Centre, c'est-à-dire toute la couronne Nord de la région Centre, elle joue un rôle fondamental.

Ce qui est quand même une limite de la Gare d'Austerlitz en dehors des travaux, Madame, vous le reconnaîtrez bien, c'est que la Gare d'Austerlitz est une des gares de Paris les moins bien desservies par le métro, ce qui fait qu'à un moment donné, nous avons dans les réflexions l'idée qu'à un certain moment, il pourrait être intéressant d'arrêter certains TEOZ à la Grande Bibliothèque. C'est quelque chose qui a été discuté avec le Conseil Régional parce que l'avantage de la Gare de la Grande Bibliothèque, par exemple, c'est qu'elle vous met directement sur le métro 14 et que vous êtes à Châtelet en 5 ou 6 minutes et vous êtes au quartier Saint-Lazare en 10 minutes. Ça peut être des hypothèses. On peut imaginer que, d'ici l'échéance où nous pourrions mettre en service le TGV, un certain nombre de solutions intérimaires permettent de faire évoluer le dispositif et de préparer l'entrée dans le schéma TGV pour le Limousin.

Mme FRUCHON

Je voudrais juste confirmer que Paris-Austerlitz était effectivement sous-utilisé et que nous réfléchissons actuellement aux façons de mieux l'utiliser, notamment en faisant un trafic de train de grande ligne, mais pas spécialement TGV ; les grandes lignes pourraient l'utiliser un peu plus.

Mme LARIVAILLE

Merci. Encore des questions ?

M. GALIOTTO

Merci. Bonsoir. On a parlé un peu de « Pendolino ». On a dit que certaines études avaient montré que ça ne pouvait pas fonctionner. Est-ce qu'à un moment donné, on s'est posé la question de prendre simplement le « Pendolino » en Italie et de faire un essai entre Limoges et Brive ?

M. SALIN

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Oui, il y a eu une expérimentation. Je ne sais plus quel type de « Pendolino », peut-être le TR460. Ça a été fait aussi avec un prototype Alsthom, un prototype de TGV, en rame réduite. Il y a des tests qui ont été faits grandeur nature.

Mme LARIVAILLE

Bien. Avant de clore cette soirée, je vais demander à Monsieur ANDRAULT de bien vouloir faire une petite synthèse.

M. ANDRAULT – Membre de la Commission Particulière du Débat Public

Merci Madame la Présidente. Je crois pouvoir dire, Mesdames et Messieurs, que le débat a été serein, a été technique, plus que d'habitude, il faut le reconnaître, riche et courtois. C'est déjà un beau succès.

Comme dans toutes les séances, il y a eu une présentation de la CPDP par Madame la Présidente LARIVAILLE. Elle vous a dit ce que nous étions, qui nous étions, comment nous fonctionnions et comment nous sommes nés. Elle vous a parlé de la constitution de la Commission - ça s'est fait le 7 décembre 2005 - de sa mission, de son indépendance, de sa charte déontologique, du rapport final qu'elle devra déposer au maître d'ouvrage qui lui permettra, ensuite, de prendre sa décision. Elle a précisé que les comptes-rendus intégraux de toutes ces réunions, qui sont au nombre d'une vingtaine, jusqu'au 15 décembre, seront sur le site internet. Elle vous a parlé du journal des débats. Vous savez donc qui vous avez en face.

Ensuite, nous avons eu l'intervention des représentants de Réseau ferré de France, Monsieur SALIN. Dans une première partie, il nous a exposé ce qu'étaient les apports pour La Corrèze et Brive - rappelez-vous, 4 apports selon lui : amélioration de l'accessibilité à Paris et à l'Ile-de-France, amélioration de l'accès au réseau européen, renforcement des relations Paris-Limoges, ouverture sur la façade Atlantique et, rappelons-le, Brive-Paris en 3 heures. Ensuite, il nous a parlé des 3 réseaux qui relient Poitiers à Limoges.

Après, nous sommes passés aux questions et aux interventions. Je vous indique quand même que nous avons eu exactement 19 questions, 19 interventions, en dehors, bien entendu, de Réseau ferré de France et de la SNCF.

Nous avons commencé par une question d'intérêt général, c'est celle de Monsieur ANIESSE qui nous a fait remarquer qu'il était curieux que beaucoup de personnes se désintéressaient du sujet - c'est vrai que la salle n'est pas pleine - et que les hommes politiques se désintéresseraient du sujet. Nous vous avons fait remarquer que la Commission avait envoyé 530.000 exemplaires, qu'il y a eu quand même 6.000 visites sur internet et 700 questions.

Ensuite, nous avons eu l'intervention de Monsieur Jean PRAT qui dit oui au TGV et il dit surtout « faisons-le vite », l'intervention de Monsieur MOREAU, de Monsieur BRUNET et de Monsieur MAURIE qui est pour un autre projet.

Nous avons eu l'intervention de Monsieur BONNET, Conseiller Général, qui demande « quand la décision sera-t-elle prise ? » ; il est impatient qu'elle soit prise. Pour

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
l'instant, dit-il, c'est un échec pour l'aménagement du territoire. Il lui est répondu sur ce point par Monsieur SALIN de Réseau ferré de France.

Ensuite, nous avons eu une intervention de Monsieur Philippe TILLET. Il dit oui au POLT. Il dit que le projet actuel est trop cher et trop de temps perdu, qu'il y aura engorgement de la Gare-Montparnasse. Monsieur ROUSSEAU lui répond que le POLT n'a pas de réserve sous le pied alors que le projet actuel laisse de la réserve sous le pied. Monsieur SALIN dit que l'on peut aussi coupler les TGV.

Ensuite, nous avons eu un avis de Monsieur SOULIER, Député de Brive : la pendulation, dit-il, n'existe pas en France, sa faisabilité est difficile ; il faut désenclaver la région.

Nous avons ensuite une question de Monsieur Didier THILLET, en désaccord immédiatement avec Monsieur SOULIER. Il est berrichon, dit-il, nous le savons, c'est le TGV Berry Limousin Pyrénées et il nous explique sa thèse. Il prêche pour le raccordement sur la ligne Sud Europe Atlantique à hauteur de Beauvilliers. Selon lui, il y aurait désenclavement de 12 départements au lieu de 8 et il y aurait prise en compte de 3,6 millions d'habitants au lieu de 880.000 habitants.

Nous avons eu l'intervention de Monsieur FARGES : en ce qui concerne le barreau Limoges-Poitiers, c'est un risque, selon lui, pour l'aménagement du territoire. Est-ce un gain de temps ? Oui ou non. Il faut, selon lui, modifier certaines infrastructures existantes.

Ensuite, Monsieur Michel CANIAUX est intervenu. Il dit que le projecteur est enfin braqué sur le Massif Central. Il faut la transversalité.

Madame LABRUNIE, Vice-présidente de région, dit qu'il n'y a pas de désaffection des élus. Elle explique le POLT qui a été abandonné ; il y a eu une sorte de parjure de l'Etat qui n'a pas tenu ses engagements. La région, dit-elle, aimerait avoir la possibilité d'une politique cohérente.

Monsieur GOSSELIN, Association Brive et Développement, pose la question de savoir comment se connecter sur les lignes existantes. Monsieur SALIN, RFF, lui répond et dit qu'il faut 4 milliards d'euros pour le projet de Monsieur Didier THILLET.

Une discussion sur les chiffres intervient, mais, sur ce point, il y aura des débats plus organisés que ceux-ci.

Monsieur TAMALAIS propose un autre projet, la ligne Paris-Lyon. Madame FRUCHON de la SNCF explique que le trafic augmente quand le TGV apparaît, notamment 30 % en ce qui concerne Sud Europe Atlantique.

Ensuite, Madame VERDIER qui, elle, attend le confort pour aller à Paris. Elle est retraitée et elle fait le voyage dans des conditions qui ne sont pas confortables.

La SNCF répond à Monsieur TILLET sur le financement et, ensuite, un débat est intervenu sur le problème de la Gare d'Austerlitz.

Un intervenant

Excusez-moi, mais vous avez oublié mon intervention.

Brive La Gaillarde, le 21 septembre 2006

M. ANDRAULT

Si, je l'ai dit, peut-être trop rapidement. De toute façon, sachez tous que tout ce que vous avez dit est enregistré et que lorsque le rapport sera effectué, tout sera pris en compte. Aucun mot ne peut être oublié parce que les machines d'enregistrement électroniques sont plus fidèles que les machines d'enregistrement cérébrales humaines.

Mme LARIVAILLE

Nous essayons de faire ces petites synthèses pour ne pas se quitter comme ça, brutalement. Effectivement, ce n'est pas facile à faire. Monsieur ANDRAULT est magistrat, il veut être très rigoureux et il est peut-être trop rigoureux. C'est vrai qu'il y a un risque d'oublier quelqu'un ou d'oublier des arguments. De toute façon, je pense que ce n'est pas grave puisque tout est enregistré et vous figurerez en bonne place dans le compte-rendu de cette réunion.

Nous n'étions pas très nombreux, mais je crois que les débats ont été animés. Nous avons tenu pas loin de 3 heures, ce qui est bien. Je vous souhaite une bonne soirée.