

Débat public  
**Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges**

Limoges, le 5 septembre 2006

**Réunion D'ouverture**

---

**Participants :**

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

**MAITRE D'OUVRAGE RFF :** Hervé de TREGLODE ; Sylvestre SALIN

**INTERVENANTS/DISPUTANTS :** Dominique BUR, Préfet de la Haute-Vienne ; Hélène PAULIAT, Doyen de la Faculté de droit et des sciences économiques de Limoges ; Pierre MEYER, Directeur Régional de la SNCF (Limoges).

## **Introduction**

---

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis particulièrement heureuse, au nom de la Commission Particulière du Débat Public, de vous souhaiter la bienvenue à cette première réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges présenté par Réseau Ferré de France.

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

Avant de passer la parole à Madame Hélène PAULIAT, Doyen de la Faculté de Droit et des Sciences Economiques qui nous reçoit dans ses locaux, je vais répondre à une question que, j'imagine, beaucoup d'entre vous se posent : combien de temps va durer cette réunion ? Je vous propose d'essayer de faire en sorte qu'elle ne dure pas plus de trois heures. Bien entendu, nous la ferons durer plus longtemps si cela est nécessaire.

### **Mme PAULIAT – Doyen de la Faculté de Droit et des Sciences Economiques**

Mesdames et Messieurs, il n'est pas de mon devoir ici de lancer le débat public, rassurez-vous, simplement, il m'était agréable de vous accueillir dans les locaux de la Faculté de Droit et des Sciences Economiques qui s'est désormais installée totalement en centre-ville à Limoges.

Le lieu et sa vocation me font doublement plaisir. Cela signifie en effet que la Faculté de Droit et des Sciences Economiques, située sur le site du Forum, sert très largement déjà, comme au temps de la Grèce Antique et de Rome, aux échanges entre les citoyens et une partie de leurs représentants, ou en tout cas avec les dirigeants de l'ensemble des secteurs concernés. Mais aussi parce qu'on a tendance, à la Faculté de Droit, pour ce qui concerne l'aspect purement juridique, à enseigner un certain nombre de théories en disant : il faut de l'information, de la participation, etc. Nous l'avons là Grandeur nature et j'estime que la Faculté, par ses lieux et par sa vocation, remplit doublement sa mission.

Je ne voudrais pas allonger le débat au regard de ce que Madame LARIVAILLE vient de nous indiquer. Je vous souhaite donc d'excellents travaux, en vous renouvelant tout le plaisir que j'ai à vous accueillir ici. Merci.

## **Mme LARIVAILLE**

Je vous remercie, Madame le Doyen. Je vous indique quelques éléments concernant le déroulement de cette réunion. Nous allons consacrer une première partie à la présentation du débat public, ce qu'il est, ce qu'on en attend. Vous pourrez poser vos questions à la suite de ces interventions. Le maître d'ouvrage vous présentera ensuite son projet, puis nous ouvrirons le débat avec la salle et nous concluons la réunion.

Afin de faciliter le déroulement de cette réunion, je vous invite à formuler vos questions, avis, remarques et demandes d'intervention, en utilisant les fiches qui vous ont été distribuées.

Nous allons commencer cette réunion par la présentation du débat public. La première intervention sera celle de Monsieur le Préfet qui va rappeler le cadre juridique dans lequel se situe la procédure du débat public.

---

### **Principe du débat public**

---

#### **M. BUR, Préfet de la Haute Vienne, Préfet de la région Limousin**

Merci Madame la Présidente. Mesdames et Messieurs, je fais cette intervention de pure ouverture à la demande de Madame LARIVAILLE, Présidente de la Commission Particulière du Débat Public, et ceci pour rappeler ce qu'est le cadre juridique de ce débat qui va se dérouler tout au long des mois à venir jusqu'au 18 décembre prochain.

J'essaierai donc de vous dire en quelques mots en quoi consiste le débat public, ce qu'il n'est pas et ce qui est attendu des uns et des autres, et donc de tous les citoyens de cette région.

La démarche de débat public, que nous ouvrons aujourd'hui, est nouvelle, intéressante, puisque je crois que c'est la première fois que nous l'appliquons dans cette région. Elle s'applique aujourd'hui à un projet. Ce n'est pas un débat théorique. Je rappelle qu'il s'agit d'un projet de ligne ferroviaire à Grande Vitesse entre Limoges et Poitiers, qui trouve son origine dans une décision d'un Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire, de décembre 2003 qui avait décidé d'étudier la création d'une telle ligne.

Ces études ont été réalisées par RFF et la SNCF en 2004 et 2005. Le dossier a été transmis à la Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité administrative indépendante. Cette Commission a décidé d'ouvrir ce débat et de le confier à la Commission Particulière du Débat Public qui siège devant vous.

De par la loi, les caractéristiques du projet qui vous est soumis sont telles, à la fois sur le plan financier et sur le plan technique, que ce débat est obligatoire. Par conséquent, c'est celui-ci que nous ouvrons ce soir.

Qu'est-ce que le débat public ? A quoi sert-il ?

Je crois qu'il faut partir de là. Il y a trois objectifs à un débat public. Le premier est d'informer le public sur le projet lui-même qui est soumis au débat. Cette information doit être complète ; elle doit porter à la fois sur les enjeux, sur l'opportunité même du projet, sur ses aspects techniques, sur ses impacts économiques, environnementaux. L'ensemble des aspects du projet est soumis au débat.

Les caractéristiques de cette information du public sont également très précises. Elles sont définies par les textes ; je laisserai Madame LARIVAILLE et la Commission les préciser. Madame LARIVAILLE vous rappellera également les éléments, sous toutes leurs formes, qui vous sont fournis.

Le deuxième objectif de ce débat est aussi la possibilité pour le public de s'exprimer sur le projet. Cette expression, c'est la capacité et le droit de poser des questions, d'obtenir des réponses dans la mesure où celles-ci existent à ce stade d'examen du dossier, de formuler des observations, des critiques, des suggestions, d'autres propositions, sur le projet et ses caractéristiques.

Le troisième objectif du débat, qui complète les deux premiers, est celui d'éclairer le maître d'ouvrage responsable du projet. En l'espèce, le maître d'ouvrage est Réseau Ferré de France, qui va vous présenter le contenu du projet et répondre aux questions qui peuvent lui être adressées.

Ce débat doit donc éclairer le maître d'ouvrage. C'est en quelque sorte un temps d'ouverture et de dialogue très large dans un processus de décision, processus forcément complexe et long, compte tenu de l'enjeu. Ce qui va être dit au cours de ce débat par le public, les élus, les représentants des structures associatives, les élus consulaires, l'ensemble des représentants des institutions locales de notre pays, tous les citoyens qui ont accès à ce débat, doit être écouté par le maître d'ouvrage. Il doit intégrer cela dans son processus de décision. Il doit en profiter pour mieux cerner les difficultés de ce projet. Il doit aussi mieux cerner peut-être les acteurs qu'il devra associer tout au long du processus de ce projet. Bien évidemment, le débat public ne clôt pas en lui-même cette association au processus de décision et au projet lui-même.

Pour le maître d'ouvrage, c'est aussi une étape importante car le débat public, notamment sa clôture, ouvre des délais. Tout d'abord un délai de deux mois pendant lequel la Commission du Débat Public devra rendre son compte-rendu, puis un délai pour le maître d'ouvrage. Celui ne peut en effet en rester là, il doit lui aussi se prononcer au bout de trois mois, une fois ce compte-rendu rendu. Cela est un élément fort car le débat public est le point de départ d'un processus de décision.

Ces trois objectifs ont une finalité que l'on pourrait résumer en une seule qui est celle de mieux associer la population en général, les responsables des différentes institutions, le public dans son entier, les citoyens de cette région, à la décision elle-même, et de façon générale sur les grands projets d'infrastructures, et ainsi de mieux asseoir les grandes décisions qui peuvent impacter la vie quotidienne des citoyens de cette région.

J'ai volontairement écarté la présentation en commençant par les textes et les fondements juridiques, mais ce que je viens de vous dire, concret et pratique, est

assis sur des textes législatifs qui délimitent de façon très complète le processus du débat lui-même, les compétences de la Commission, et la façon dont le débat se déroule. C'est une loi relativement récente qui a remodelé tout ce dispositif, du 27 février 2002, dite « loi sur la démocratie de proximité », qui a modifié et complété le corpus de textes qui existait déjà préalablement. Ce processus a été long. Cela fait plus de vingt ans maintenant que les gouvernements successifs et le Parlement travaillent à associer au mieux les citoyens au processus de décision. Je ne vous donnerai pas les détails mais les étapes ont été nombreuses qui ont débouché en 1995 sur la loi BARNIER qui a créé la Commission Nationale de Débat Public et la loi de 2002 que j'évoquais. Cette loi a transformé cette Commission en une autorité administrative indépendante, c'est-à-dire une autorité qui ne relève pas directement du gouvernement, qui ne sollicite pas le gouvernement sur tel ou tel sujet, qui prend ses propres décisions et qui se prononce de manière totalement indépendante. Cette loi a également élargi les compétences de la Commission, qui est donc garante de la qualité de ce débat.

Enfin, cette législation nationale, française, trouve aussi son fondement dans des directives européennes qui ont cheminé parallèlement, et dans une Convention internationale que la France a signée avec la quasi-totalité des pays européens, la convention D'Aarhus.

Ce que n'est pas le débat public.

Compte tenu de ce que je viens de vous dire, le débat public n'est pas un lieu de décision. Ce n'est même pas un lieu de négociation. La Commission est garante du débat mais elle n'est pas compétente pour négocier ou discuter. C'est le maître d'ouvrage qui est ensuite le responsable de la décision à prendre à l'issue du débat.

Le débat public n'est pas non plus un sondage grandeur nature de l'ensemble des citoyens d'une région. Ce n'est pas non plus un référendum. Ce n'est donc pas un processus pour peser les pour, les contre, les indécis.

Enfin, le débat public n'est pas l'enquête d'utilité publique qui est la façon classique d'interroger les citoyens lorsque l'on fait une route, un tracé, une ligne ferroviaire. Cette enquête publique arrive souvent très tard dans le processus puisqu'elle a lieu généralement avant les expropriations, une fois que « les dés sont jetés ». Certains posent parfois la question : pourquoi le débat arrive-t-il très longtemps avant la réalisation de l'ouvrage ? Parce que justement, cette interrogation doit être formulée très en amont, au moment où les dés ne sont pas complètement jetés et où les possibilités existent et les différents choix sont encore sur la table. C'est ce qui va vous être présenté.

Pour conclure, c'est donc un temps de dialogue, d'information, d'intervention du public dans un processus de décision, le plus en amont possible.

Qu'est-ce qui est attendu ?

*Intervention de la salle – inaudible*

Monsieur, j'ai salué l'ensemble du public et, je l'ai rappelé à l'instant, ce débat est ouvert à l'ensemble du public. Par conséquent, ce qui est attendu, c'est que l'ensemble du public s'exprime lorsqu'on lui donnera la parole. Merci.

---

## Présentation du débat public

---

### Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur le Préfet. La procédure du débat public constitue, vous l'avez compris, une étape déterminante dans le processus de décision relatif à l'élaboration d'un projet car elle intervient avant la prise de décision. Cela est tout à fait fondamental.

Cela signifie que les débats vont porter sur l'ensemble du dossier, sur l'opportunité de réaliser ou non le projet, sur la manière dont il pourrait être réalisé s'il était décidé, et sur ses éventuelles conséquences économiques et environnementales.

Pourquoi un débat public sur le projet de Ligne Grande Vitesse Poitiers Limoges ?

Le débat public sur ce projet a été décidé par la Commission Nationale du Débat Public, le 7 décembre dernier, suite à une saisine formulée par le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France.

La CNDP, Commission Nationale du Débat Public, a pris sa décision au vu « *de l'importance des enjeux en termes sociaux économiques et en termes d'aménagement du territoire, pour les régions Poitou-Charentes et Limousin, mais aussi pour plusieurs départements des régions voisines qui confèrent à ce projet un caractère d'intérêt national.* », deuxième raison : « *l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les différents scénarios envisagés.* »

Ce même jour, le 7 décembre, la CNDP confiait l'organisation de ses débats à une Commission Particulière dont elle me nommait Présidente.

Le 5 juillet dernier, la Commission Nationale du Débat Public considérait le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour permettre de lancer le débat et approuvait le calendrier que nous lui propositions.

Quels sont les objectifs du débat public ?

Monsieur le Préfet les a exposés longuement, je les rappellerai plus rapidement :

- vous informer sur le projet soumis au débat de façon objective, de façon complète, accessible à tous ;
- vous permettre de vous exprimer ; vous avez donc le droit de poser toutes les questions que vous souhaitez, sachez que dans un débat public, aucune question n'est interdite ;
- éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner à son projet.

## Comment va se passer le débat ?

Il est animé, comme l'a décidée la Commission Nationale du Débat Public, par une Commission Particulière, la CPDP, que je préside. Cette Commission est composée de cinq membres, nommés par la Commission Nationale :

- Michel ANDRAULT, Magistrat,
- Josette FOURRIER, ancien Médiateur d'EDF,
- Michel PERIGORD, Universitaire géographe,
- André POINTUD, Ingénieur général honoraire du Génie Rural des Eaux et Forêts,
- moi- même, Pierrette LARIVAILLE, Cadre Supérieure retraitée d'EDF.

Notre mission est de veiller au bon déroulement du débat. Cela signifie : permettre à chacun d'être informé, poser des questions, recevoir des réponses et faciliter l'expression des opinions.

La Commission ne prend jamais parti sur le fond, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur aucun des avis exprimés. Une charte éthique a d'ailleurs été adoptée par la Commission Nationale. Elle concerne les engagements des membres des Commissions Particulières en faveur du débat, leur indépendance, leur neutralité et leur devoir de réserve.

Nous sommes transparents dans la transmission de l'information. Nous ne filtrons pas les messages, exceptés les messages à caractère injurieux ou diffamatoire. Nous sommes équitables et traitons chaque avis, chaque contribution de la même façon.

En fin de débat, c'est-à-dire dans un délai maximum de deux mois après la fin du débat, nous ferons un compte rendu précis, objectif et complet de tout ce qui aura été dit et écrit pendant le débat. La Commission Nationale en dressera le bilan. Ces documents seront bien entendu rendus publics.

Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour annoncer les suites qu'il compte donner à son projet. Il décidera de le poursuivre, de le modifier ou de l'abandonner. Tout est ouvert aujourd'hui. La décision du maître d'ouvrage arriverait donc au plus tard le 18 mai 2007.

## Comment participer au débat ?

Ce débat a été ouvert le 1<sup>er</sup> septembre et va durer jusqu'au 18 décembre. Au cours de ces trois mois et demi, vous pourrez vous informer et vous exprimer de différentes manières, en utilisant les outils de communication mis à votre disposition par la Commission : cartes T, courrier, courriel, etc. La Commission dispose d'ailleurs d'un site Internet sur lequel vous pouvez trouver l'intégralité des documents que nous diffusons, le dossier du maître d'ouvrage, la synthèse, le dossier, les pièces annexes, le Journal du Débat, toutes les contributions écrites, les réponses aux questions posées, les comptes-rendus des réunions publiques.

Qu'est-ce que le Journal du Débat ? Il rend compte de l'actualité et du déroulement du débat. Certaines contributions écrites particulièrement intéressantes et susceptibles d'enrichir le débat pourront être éditées sous forme de cahiers d'acteurs.

Je pense que les réunions publiques constituent la forme la plus simple et la plus directe de s'engager dans le débat. Cela dit, les réunions publiques se situent dans des endroits qui ne sont pas forcément accessibles à tous et le système questions / réponses que nous avons institué par carte, courrier ou courriel est tout de même bien utile.

Nous avons prévu vingt réunions publiques, organisées dans l'aire d'influence du projet, dont deux réunions générales de lancement, celle d'aujourd'hui, une autre à Poitiers demain, qui vous permettront de vous exprimer sur tous les thèmes liés au débat, sur l'ensemble du dossier du maître d'ouvrage. Ces réunions devraient aussi nous aider à affiner l'organisation des réunions suivantes en fonction des prises de position, interrogations et autres demandes que vous aurez l'occasion de formuler.

- Après ces réunions générales, il y aura des réunions que nous avons qualifiées de territoriales et qui seront plus orientées vers les incidences du projet sur la desserte ferroviaire locale et ses conséquences pour les territoires concernés.
- Des réunions dites de proximité où seront examinées plus avant les caractéristiques du projet et ses effets sur son environnement immédiat.
- Nous prévoyons également des réunions thématiques dont l'objet est d'approfondir la réflexion avec l'aide d'experts sur les grands sujets qui ne peuvent être que survolés dans le cadre de réunions plus générales.
- Une audition publique est réservée à l'exposé de solutions ferroviaires qui peuvent être proposées par des acteurs autres que RFF, qu'elles soient alternatives et / ou complémentaires au projet de RFF. Si vous avez des propositions à nous faire, argumentées. Vous êtes invités à vous faire connaître auprès de la Commission.
- Un atelier portant sur les méthodes d'évaluation économique du projet et les questions de financement sera également organisé.

Les réunions de synthèse, qui se tiendront fin décembre, à la fin du débat, le 12 décembre à Poitiers et le 13 décembre à Limoges, seront destinées à valider les éléments retenus par la CPDP dans le cadre de la préparation de son compte-rendu et recueillir bien sûr les prises de position finales à l'issue du débat.

Le calendrier est disponible sur le site de la Commission ainsi que dans le Journal du Débat. Sachez qu'il est susceptible d'évoluer et que si tel était le cas, nous vous en ferions part très rapidement.

Vous l'avez compris, je pense, le débat public n'est pas un exercice facile. Il représente pour vous une réelle opportunité et, j'en suis sûre, vous saurez la saisir.

Pour ce qui nous concerne, nous sommes garants de sa qualité. Nous voulons un débat constructif, ce qui implique la participation du plus grand nombre mais ce qui

implique également que tous ceux qui veulent s'exprimer puissent le faire, que chacun fasse preuve de la plus grande transparence, de la plus grande honnêteté vis-à-vis de l'information qu'il délivre.

Il ne faut pas que les divergences d'opinions et les attitudes critiques à l'égard du projet constituent un obstacle au dialogue. Je rappelle que la participation au débat est régie par le principe d'équivalence et que, Monsieur le Préfet l'a dit, le débat n'est pas un sondage, que seuls comptent les arguments qui sont avancés. Permettez-moi donc d'émettre le souhait que les échanges qui vont avoir lieu dans le cadre de ce débat puissent faire progresser les connaissances mutuelles et permettre, en toute liberté et sérénité, de confronter les points de vue.

J'invite chacun de vous à apporter une contribution active à ce débat. Vous êtes, je pense, tous concernés par ce projet et je ne doute pas une seconde que cette invitation puisse rester vaine. D'ailleurs, avant que le débat ne soit ouvert, nous avons déjà reçu plus de 300 questions, une centaine d'avis, quelques contributions écrites et 4000 visites sur le site. Ces résultats sont très encourageants si l'on compare ces résultats avec ceux que l'on a pu constater sur d'autres débats. Je ne peux pas dire que nous battons des records mais si nous continuons comme cela, nous pouvons nous situer dans les premiers.

Toutes les questions et contributions écrites recueillies au cours de cette réunion seront mises en ligne et toutes les questions recevront une réponse. Si vous indiquez vos noms et coordonnées, cette réponse vous sera personnellement adressée.

En ce qui concerne cette réunion, vous remplissez les petites fiches, mais bien entendu des personnes auront envie de s'exprimer oralement et nous leur donnerons le micro. Toutes nos réunions seront enregistrées, ce qui signifie que si vous prenez la parole, il vous faudra parler clairement et dans le micro. Je vous demanderai également de bien vouloir vous présenter avant d'intervenir.

Voilà ce que je souhaitais vous dire. Si vous avez des questions à poser sur l'organisation et le déroulement du débat, c'est le moment de le faire. Il n'y a pas de question écrite sur le déroulement du débat.

---

### **Débat avec la salle – questions sur le débat public**

---

#### **M. BERTRAND**

Je suis militant associatif et si je suis venu à cette réunion c'est que je m'intéresse au transport ferroviaire que j'ai l'habitude d'utiliser, notamment pour aller de Limoges à Paris. Je vois qu'il est inscrit « débat public », je me réjouis donc du fait qu'il y ait un débat public car lorsque la réalisation de la ligne Paris – Limoges – Poitiers a été annoncée, j'ai plutôt eu l'impression que c'était encore une décision qui venait d'en haut et à laquelle le citoyen ne pouvait pas trop se rattacher.

Ce qui me frappe dans ce débat, c'est qu'on regarde beaucoup vers Paris et qu'on ne regarde pas beaucoup vers les autres destinations. Limoges – Paris se fait en à peine trois heures. Il est vrai que cela n'a pas évolué depuis 1967 avec la mise en service du Capitole. Par contre, des relations sont très dégradées en direction de Lyon, de Bordeaux, sans parler de Nantes qui n'existe plus puisque la ligne a été supprimée.

**Mme LARIVAILLE**

Excusez moi mais ce que je souhaiterais, c'est que nous parlions du débat public, de ses modalités d'organisation, du déroulement de cette réunion et nous parlerons ensuite du fond. Si vous le voulez bien, nous en parlerons donc un peu plus tard.

**M. BERTRAND**

Est-ce que je peux terminer ma question ?

**Mme LARIVAILLE**

Vous pouvez la poser par écrit s'il vous plaît. Elle va nous arriver.

**M. BERTRAND**

Ma question consistait justement à réfléchir à des liaisons qui aillent ailleurs que vers Paris et à avoir un service public qui réponde aux besoins des usagers. Merci.

**Mme LARIVAILLE**

Votre question va nous arriver. Nous y répondrons tout à l'heure.

**M. GRANSAGNE**

Je me trouve dans l'arrondissement de Montmorillon. Ma question est courte : j'aimerais savoir quelle est votre compétence dans le bureau représenté ici ce soir ? Comment êtes-vous arrivés là ? Vous allez tirer des conclusions à la fin de ce débat, vous allez émettre un avis. Quelles chances a-t-il d'être retenu car avant tout, c'est un coup de plume du Ministre qui va emporter la décision ?

## **Mme LARIVAILLE**

La Commission n'émet pas d'avis, je pense l'avoir dit. La Commission rend compte de ce qui s'est dit au cours des débats. Nous disons : nous avons fait une réunion à Limoges le 5 septembre, voilà ce qui s'y est dit. Nous n'émettons pas d'avis.

## **M. LAGARDE**

Je dois rappeler à Monsieur le Préfet qu'il y a déjà eu un débat de la Commission Nationale du Débat Public ici même, à Limoges, à l'Hôtel de Région, sur le thème de l'EPR.

Sur le fond du débat, je voulais faire remarquer que nous avons un problème dès le début. A ma connaissance, RFF a fait des débats publics sur la ligne Marseille – Nice, la ligne Châtelleraut – Bordeaux, un débat est en cours sur Bordeaux – Montpellier et nous avons maintenant le débat sur Poitiers – Limoges, que je préfère d'ailleurs appeler Limoges – Poitiers.

Concernant la LGV Marseille – Nice, le débat public est terminé et où le Conseil d'Administration de RFF a pris une délibération dans le temps qui lui était imparti. Je me permets de vous lire cette délibération car je crois que cela éclairera beaucoup nos débats. En effet, on peut se demander quel est l'intérêt de RFF de demander systématiquement à la Commission Nationale de faire des débats quand le Conseil d'Administration décide :

*« De poursuivre les études de la Ligne à Grande Vitesse en région Provence Alpes Cote d'Azur, dite LGV PACA ; de rechercher un projet qui soit susceptible de prendre en charge la parité entre l'Etat d'une part et l'ensemble des collectivités territoriales nationales d'autres part, en comparant et précisant notamment les temps de parcours, les dessertes, les avantages socioéconomiques et les coûts de la valeur actuelle nette par euro public investi des différentes solutions possibles ».*

Il ne répond donc absolument pas aux questions qui ont été mises en débat.

*« De conduire à cet effet un programme comprenant des compléments d'études lancés en 2006 pour vérifier les performances et la faisabilité technique et financière des différentes solutions, en prenant pour scénario de référence la LGV Métropoles du Sud, en concertation avec les acteurs locaux. »*

On se demande vraiment ce qu'est ce débat public qui consiste à faire en sorte que le maître d'ouvrage, en l'occurrence RFF, en lance partout sur le territoire et ne prenne aucune décision ensuite de faire ou de ne pas faire, de choisir ou de ne pas choisir tel tracé. On a quand même l'impression que dans cette affaire, la LGV Limoges – Poitiers sera vraiment la dernière au banquet. Je voudrais donc avoir des précisions à la fois de la CPDP en tant que représentant de la CNDP pour savoir si ce genre de décisions du maître d'ouvrage apparaît comme satisfaisant, et de RFF pour savoir si un copier / coller de la décision du Conseil d'Administration suffira pour celle de Limoges – Poitiers. Merci.

**Mme LARIVAILLE**

Il est un peu compliqué de répondre à votre question sans avoir le texte. Vous pouvez nous le laisser, nous le regarderons et nous vous répondrons le cas échéant, si nous disposons des éléments de réponse car nous ne sommes pas la CNDP.

J'aimerais que vous posiez vos questions par écrit. Cela est plus simple à gérer et c'est pour vous aussi l'assurance d'avoir une réponse par écrit.

**M. BETTON**

Il s'agit de projet ferroviaire. Pourquoi n'avoir pas mis en débat les différents projets ferroviaires concernant la région Limousin et d'autres régions ? On nous propose un seul projet. Est-il complémentaire d'autres ? Les annule-t-il ? Autant de questions qui intéressent précisément le public. Or, on pose une question mais elle est extrêmement fermée.

**Mme LARIVAILLE**

Cela fait partie des questions que vous poserez après l'exposé de RFF. Cela ne concerne pas le fonctionnement du débat public.

**M.MOULIN**

Avant de poser ma question, je voudrais vous faire part de mon inquiétude quant à ce projet de RFF. J'ai déjà de la rancœur contre lui. Ce projet est pour moi surprenant. J'aimerais savoir qui l'a mis en place. Je suis pour un TGV de proximité. Nous sommes dans une région qui compte trois départements. Que propose ce projet ?

**Mme LARIVAILLE**

Excusez-moi, je vous coupe la parole et je demande tout de suite à RFF de présenter son dossier.

**M.MOULIN**

Je voudrais intervenir en quelques lignes, si vous me laissez terminer.

**Mme LARIVAILLE**

Je vous ai présenté le débat public, j'attends donc des questions sur ce sujet. Vous poserez votre question un peu plus tard à RFF quand celui-ci vous aura présenté son projet.

**M. MOULIN**

Il n'est pas vraiment utile de le présenter, cela se voit sur une carte. Je suis désolé, je vais monopoliser quelques secondes la parole.

**Mme LARIVAILLE**

Il y a sans doute des gens dans la salle qui sont intéressés par la présentation de RFF. Vous aurez la parole, ne vous inquiétez pas.

**M. MOULIN**

Ma dernière question est : qui tranchera à la fin de cette commission ? Est-ce les régions, que cela concerne, l'Etat, en dernier recours ?

**Mme LARIVAILLE**

C'est le maître d'ouvrage, RFF, qui prendra sa décision. Je vais demander à RFF de présenter maintenant son projet. A la table sont présents : Monsieur De TREGLODE, Directeur Général Adjoint de Réseau Ferré de France et Monsieur Sylvestre SALIN, chef du projet débat public LGV Poitiers Limoges.

---

**Intervention du maître d'ouvrage**

---

**M. De TREGLODE – Directeur Général Adjoint de RFF**

Merci Madame la Présidente. Je voudrais donc en quelques minutes résumer l'essentiel des arguments qui ont conduit à ce projet. Je passerai ensuite la parole au chef de projet, Monsieur Sylvestre SALIN qui, à l'aide de transparents, entrera un peu plus dans le détail des éléments techniques et économiques du dossier, durant une quinzaine de minutes.

Avant de commencer, je vous prie d'excuser l'absence du Directeur Régional de RFF, Monsieur Richard ROUSSEAU, que beaucoup ici connaissent. Avec le chef de projet

Sylvestre SALIN, il a dirigé toutes les études préparatoires à ce débat public. La semaine dernière, alors qu'il assistait aux conférences de presse de Madame LARIVAILLE, il a soudainement eu un ennui de santé et il est probable que sa convalescence le tiendra éloigné du débat public durant deux ou trois semaines.

Avant de rappeler de manière résumée l'objet du projet, je voudrais rappeler en quelques mots qui nous sommes, Réseau Ferré de France.

Nous sommes un établissement public, institué en 1997 pour gérer et développer l'infrastructure ferroviaire en France. La loi de 1997 lui a prescrit une double mission, d'une part la gestion et la modernisation des 30 000 kilomètres actuels du réseau, d'autre part, la construction des nouvelles lignes. Cette double mission, d'après les termes mêmes de la loi, a pour objectif le développement durable.

Pour RFF, le développement durable va au-delà des questions environnementales, auxquelles bien entendu chacun a la plus grande attention, car le développement durable pour le ferroviaire, c'est augmenter l'usage du transport ferroviaire, favoriser le report modal de la route vers le rail, rendre les différents territoires plus accessibles et participer ainsi à l'amélioration de la qualité de vie pour tous.

Si RFF présente aujourd'hui ce projet d'une ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges, c'est parce qu'il nous paraît répondre à cet objectif.

En 2016, une Ligne à Grande Vitesse, que l'on appelle la LGV Sud- Europe- Atlantique, de quelques 550 kilomètres, reliera Paris à Bordeaux en 2h10. Elle mettra Poitiers à 1h15 de Paris. Cette artère passera à proximité du Limousin. Il s'agit là d'une opportunité. Il suffirait en effet – c'est notre raisonnement – d'une section nouvelle entre Poitiers et Limoges, d'une centaine de kilomètres, pour que le réseau européen à grande vitesse arrive aux portes de Limoges. Grâce au redéploiement judicieux des TER, cette infrastructure nouvelle pourrait irriguer l'ensemble du Limousin et les territoires alentours. C'est donc ce projet que nous présentons.

Selon ce projet, Limoges rejoindrait le club des grandes villes à deux heures de Paris et pour toutes les entreprises qui veulent créer des emplois à Limoges, avoir leur siège à trois quarts d'heure de Poitiers et à deux heures environ de Paris, ce serait un atout solide.

Par cette infrastructure, par cet investissement, le Limousin s'ouvrirait à l'ouest et à la façade atlantique et les liens qui nouent Poitiers et Limoges seraient resserrés grâce à une relation ferroviaire trois fois plus rapide qu'aujourd'hui. Avantage pour le Limousin mais également pour Poitou Charente puisque Poitiers et sa région élargiraient considérablement leur influence et leur rayonnement grâce à la vingtaine de TGV qui circulerait chaque jour entre Poitiers, Limoges et Brive ; Brive qui, avec le projet, serait à trois heures de Paris au lieu de quatre aujourd'hui.

Voilà en quelques phrases le cœur du raisonnement qui nous a conduits à présenter ce projet.

Avant que s'ouvre ce débat public, je voudrais insister sur trois points qui me paraissent importants pour la compréhension et le déroulement de ce débat public.

Le premier - je rejoindrai les propos qui viennent d'être tenus - c'est pour nous l'importance de la transparence et du dialogue. Rien n'est décidé. Les études de RFF certes, sont encore préliminaires, mais la loi oblige le maître d'ouvrage à présenter son dossier avant de pouvoir poursuivre ses études. Ces études sont donc certes encore préliminaires, mais elles ont été faites, je crois pouvoir l'affirmer, avec soin, dans le cadre d'un comité de suivi avec l'Etat et les grandes collectivités locales. Elles ont été remises à la Commission Particulière du Débat Public qui les tient à disposition de tout un chacun.

Bien entendu, dans tout le courant de ce débat public, RFF ne mésestimera aucune opinion, aucun argument et tous seront examinés avec rigueur avant qu'une décision, dans les conditions rappelées par Madame LARIVAILLE, ne soit arrêtée par le maître d'ouvrage.

Le deuxième point est la volonté de RFF de poursuivre la modernisation du réseau actuel. Je veux l'affirmer vraiment avec force : il n'y a pas de concurrence entre le projet de ligne nouvelle, objet de ce débat public, et la modernisation du réseau. Que les études se poursuivent ou non après la clôture du débat public, que le projet se réalise ou non, cela ne ralentira en rien les indispensables travaux de rénovation et de modernisation du réseau qui ont commencé ou qui vont commencer.

Je pense tout particulièrement aux travaux de modernisation qui débutent ce mois-ci sur la ligne actuelle entre Poitiers et Limoges, modernisation qui permettra, à terme, de réduire d'environ une demi-heure le temps de parcours entre les villes de Poitiers et Limoges, au bénéfice bien sûr de toutes les gares intermédiaires.

Je pense encore à l'ambitieux programme de rénovation en cours sur la ligne Paris - Limoges - Toulouse. Avec un budget de 265 millions d'euros, RFF mettra cette ligne au plus haut niveau de confort et de sécurité. Ce programme est en cours, j'insiste.

Le troisième point est l'importance de la coopération entre toutes les parties prenantes quel que soit le projet finalement retenu. L'infrastructure ferroviaire relève de RFF, je vous l'ai rappelé au début de mon intervention, mais la circulation des trains de voyageurs dépend des régions en tant qu'autorités organisatrices, et de la SNCF en tant que transporteur. Les efforts des uns et des autres doivent nécessairement se conjuguer pour que demain, les TGV, les trains inter-cités, les TER, forment ensemble le meilleur système de transport pour tous.

Voilà ce que je tenais à vous dire avant de passer la parole au chef de projet, Monsieur Sylvestre SALIN.

### **M. SALIN – chef de projet débat public LGV Poitiers – Limoges**

Monsieur DE TREGLODE, merci. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais vous présenter en une quinzaine de minutes pourquoi Réseau Ferré de France soumet au débat public

un projet de Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges. J'aborderai ensuite dans la deuxième partie de l'exposé les principales caractéristiques du projet.

Réseau Ferré de France est propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français qui, en mars 2007, grâce à la mise en service de la LGV est-européenne, comptera 1800 kilomètres de lignes à grande vitesse, un réseau en cours de déploiement.

L'arrivée de la grande vitesse peut participer, sous certaines conditions, au développement et au rayonnement d'une métropole régionale, comme Limoges, ou d'une région, comme le Limousin. La grande vitesse agit comme un catalyseur de projets. Or, Limoges, aujourd'hui, n'est pas desservie par le réseau à grande vitesse.

RFF a pour mission de développer le réseau ferroviaire français et donc d'offrir la possibilité à des régions comme le Limousin d'accéder à cette grande vitesse.

Pour accéder à la grande vitesse, deux possibilités peuvent être utilisées. La première est un axe nord-sud, la seconde est de se rattacher au futur réseau à grande vitesse en cours de constitution sur la façade Atlantique. RFF a analysé les deux solutions pour retenir celle qui lui semble la plus adaptée.

- Concernant la première des solutions qui consiste à passer par un axe nord-sud, deux choix ont été historiquement envisagés. Globalement, le premier d'entre eux consistait à aménager sur tout ou partie la ligne actuelle avec des sections à grande vitesse ; le deuxième consistait à aménager sans avoir recours à la grande vitesse et en utilisant du matériel pendulaire.

La première solution pour mettre Limoges à deux heures de Paris, impliquerait des investissements compris entre 2,2 et 2,4 milliards d'euros, ce qui représente un investissement très important, beaucoup trop important.

La deuxième solution ne permettrait pas une évolution ultérieure du temps de trajet entre Poitiers et Limoges vers les deux heures, sauf à investir de façon importante.

Pour ces raisons, le recours à un axe nord-sud ne semble pas, à notre sens, la solution la plus adaptée pour desservir par la grande vitesse Limoges et le Limousin.

Cependant, cet axe reste un axe extrêmement important. RFF a investi récemment plus de 265 millions d'euros et continuera à moderniser cette infrastructure.

- Concernant la deuxième façon de concevoir l'arrivée de la grande vitesse dans le Limousin, elle consiste à venir s'appuyer sur la LGV Sud- Europe- Atlantique qui, à l'horizon 2016, permettra de relier Paris à Bordeaux en 2h10.

Toulouse a fait ce choix récemment. La région Midi-Pyrénées a choisi, pour accéder à l'Île de France et à Paris, de passer par Bordeaux et de se connecter sur ce corridor à grande vitesse. Avec la réalisation de cette ligne, la grande vitesse est aux portes du Limousin, à moins d'une centaine de kilomètres de Limoges. Il y a là une opportunité qu'il nous fallait étudier.

Qu'apporterait une LGV passant par Poitiers pour le Limousin ? Un certain nombre de rencontres avec des élus, des représentants du monde socio-économique, mais également une étude sur les effets d'une ligne nouvelle sur l'aménagement et le développement du territoire, permettent d'articuler une réponse en quatre points.

- une ligne à grande vitesse en Poitiers et Limoges permettrait d'améliorer significativement l'accessibilité du Limousin à Paris et à l'Île de France,
- mais permettrait aussi de renforcer les relations entre les deux capitales régionales,
- permettrait d'accompagner le moment d'ouverture de l'ensemble du Limousin vers la façade atlantique
- mais permettrait aussi d'avoir un accès direct au réseau des villes desservies par la grande vitesse au niveau national dans un premier temps, voire européen.

Le projet de ligne Poitiers – Limoges s'articule autour de ces quatre propositions.

Je viens de développer le pourquoi, abordons maintenant le comment.

Le projet dont nous allons débattre au cours des mois qui viennent concerne un projet de création d'une ligne nouvelle d'une centaine de kilomètres entre Poitiers et Limoges. Deux éléments forts ont été mis en avant pour la réflexion et la conception de ce projet.

Le premier est que cette LGV se connecte à ses deux extrémités aux lignes existantes actuelles, au réseau classique. Ceci afin de permettre de desservir les gares de Poitiers et de Limoges Bénédictins.

Ceci permettra de développer les complémentarités avec les réseaux TER mais aussi l'ensemble des réseaux de transport urbain, mais également d'éviter d'avoir à créer en zone urbaine des sections de ligne nouvelles. Ceci est le premier point.

Le deuxième point important est de permettre de faire Limoges – Paris en deux heures. Pourquoi deux heures ? Pour deux raisons. Pour être concurrentiel par rapport à la route, à l'aérien, le TGV doit permettre des temps de trajet compris entre deux et quatre heures. Mais surtout, dans quelques années, une ville comme Toulouse sera à 3h10 de Paris ; Bordeaux, avec la LGV SEA sera à 2h10 ; Tours est déjà à moins d'une heure ; Poitiers sera à 1h15. Mais avec la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays de la Loire, Rennes sera à moins d'1h30 ; Nantes sera à peine à deux heures de Paris.

Si Limoges veut avoir une place dans le concert des villes françaises desservies par la grande vitesse, pour être facilement et rapidement accessible depuis Paris et l'Île de France, le temps de 2 heures nous paraît un objectif à rechercher.

Concernant le projet, RFF propose trois options de passage. Les options de passage sont à concevoir comme des bandes d'une dizaine de kilomètres, parfois un peu plus, parfois un peu moins, au sein desquelles pourrait s'inscrire la future Ligne à Grande Vitesse. Je tiens à préciser qu'à ce niveau des études, on ne parle pas de tracés mais d'options de passage.

Trois options sont prévues :

- La première option, dite option nord, prend le parti au sortir de Poitiers, de venir se connecter sur la ligne Paris – Limoges – Toulouse, au plus près de Limoges pour avoir un temps se rapprochant des deux heures.

Cette option, d'une longueur totale de 150 kilomètres nécessiterait la création d'une section d'une ligne nouvelle d'une centaine de kilomètres, pour un coût de 1,15 milliard d'euros.

Les meilleurs temps de parcours permis dans cette configuration seraient Paris – Limoges en deux heures, Paris – Brive en trois heures, Paris – Cahors en 4h05. Quant à la relation Poitiers – Limoges, elle serait possible en moins de 45 minutes.

- Concernant la deuxième option, il s'agit de ce que nous avons appelé l'option centre. Elle prend le parti d'utiliser le couloir classique des infrastructures existantes. On rejoint Poitiers et Limoges grâce à une ligne d'une longueur totale de 125 kilomètres avec un linéaire de ligne nouvelle de 115 kilomètres.

Le coût estimé de cette option est de l'ordre de 1,3 milliard d'euros.

Cette solution permet d'avoir les meilleurs temps de trajet : Paris – Brive pourrait être possible en 2h50, Paris – Limoges en 1h50. Quant à la relation Poitiers – Limoges, elle pourrait se faire en 35 minutes. Cahors pourrait être atteint en 3h55.

- La troisième option, l'option sud, prend un troisième parti, celui d'utiliser la ligne Sud- Europe – Atlantique le plus longtemps possible puis d'obliquer sur Limoges et de venir se connecter en entrée de Limoges sur la ligne Angoulême – Limoges.

Cette solution est la plus longue, 160 kilomètres, mais c'est celle qui nécessiterait la création la moins importante de ligne nouvelle, 90 kilomètres.

D'un point de vue caractéristique en temps de parcours mais également en coût, nous avons des chiffres similaires à ceux de l'option nord, soit un coût de l'ordre de 1,15 milliard d'euros et la possibilité de faire Brive – Paris en trois heures ; de pouvoir atteindre Paris depuis Limoges en deux heures. La relation Poitiers – Limoges serait de l'ordre de 45 minutes.

Concernant les éléments économiques de ce projet, il est d'usage d'employer deux termes : le taux de rentabilité économique et le bénéfice actualisé du projet.

Concernant le taux de rentabilité économique, qui est en quelque sorte l'intérêt - on pourrait faire une similitude avec la rémunération que l'on attend d'un placement -, il est compris selon les options entre 2,2 et 3,3 %.

Concernant le bénéfice actualisé, qui est globalement la somme des avantages calculés sur une cinquantaine d'années pour la collectivité, il serait :

- dans le cas de l'option centre, quasiment équilibré, puisque sur 50 ans, nous serions à moins 10 millions d'euros,
- négatif dans le cas des options nord et sud.

Au-delà de ces deux chiffres, il faut voir que dans le cadre de ce projet, un ensemble d'éléments n'est que partiellement monétarisé. Il s'agit d'éléments comme l'équité territoriale, c'est-à-dire la possibilité que tout un chacun a, depuis chez lui, de pouvoir accéder à n'importe quel autre point du territoire avec la même facilité que quelqu'un qui habite à Bordeaux ou à Tours. Il y a aussi des notions de développement économique local, d'aménagement du territoire, d'inscription dans une démarche de développement durable. Ce sont des éléments qui à ce jour sont partiellement monétarisés, que le Ministère du Budget, dans ses circulaires, demande de prendre en compte.

Pour conclure, s'il fallait retenir deux éléments importants de mes propos, je pense que le premier serait que ce projet améliore l'accessibilité de l'ensemble du Limousin puisque Brive et Limoges en bénéficieraient, Limoges à deux heures de Paris, Brive à trois heures de Paris.

C'est un projet qui permet de renforcer les relations entre deux métropoles, entre deux régions, dans certains cas en divisant par deux voire par trois le temps de trajet actuel.

Mais également, grâce au réseau TER, ce projet va au-delà des frontières du Limousin puisqu'il permettra d'améliorer l'accessibilité à Paris de villes comme Périgueux, comme Rodez ou Aurillac.

Ce projet constitue donc un véritable projet d'aménagement pour le territoire.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie.

## **Mme LARIVAILLE**

Je sais que vous attendez avec impatience que l'on réponde à vos questions mais je pense qu'il pourrait être utile de demander à Monsieur MEYER, qui est Directeur Régional de la SNCF, de bien vouloir nous présenter le rôle de la SNCF. Il y a encore souvent des confusions entre Réseau ferré de France et la SNCF.

## **Intervention de la SNCF**

---

### **M. MEYER – Directeur Régional de la SNCF**

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Nous ne sommes pas à la tribune pour une excellente raison : comme vous l'a expliqué Monsieur De TREGLODE, le réseau ne nous appartient plus en titre. Nous sommes l'exploitant ferroviaire, nous faisons rouler les trains sur le réseau ferré de RFF. A ce titre, nous n'avons pas vocation à participer de façon directe à son développement, mais nous y sommes très attentifs.

J'aimerais faire un petit rappel d'importance qui est celui du rôle de la SNCF.

Aujourd'hui la SNCF est la seule entreprise de transport ferroviaire national et elle a un double rôle. Elle a un rôle de service commercial qu'elle définit et qu'elle maîtrise elle-même, notamment vis-à-vis du TGV, des trains Corail que l'on appelle TEOZ sur les relations Paris – Limoges – Toulouse, et vis-à-vis du transport du fret.

Ce sont donc essentiellement des financements propres à l'entreprise. Le TGV permet à l'entreprise de gagner de l'argent – il est important de le souligner – de continuer à se développer, d'acheter des matériels TGV et donc d'investir.

Corrélativement, elle conduit des missions de service public, c'est une de ses missions premières à laquelle nous sommes très attachés. Le service public est décidé par les autorités démocratiquement élues. Il fonctionne avec un triple financement : celui de l'Etat, celui des collectivités et celui des usagers qui paient des recettes, mais pas toujours au prix que cela coûte à l'entreprise.

Un point important et qui n'est pas toujours connu est que depuis que RFF a récupéré en titre le réseau, étant donné que nous étions l'entreprise historique, et puisque nous en avons toutes les compétences et le personnel en place, on nous a laissé la gestion déléguée. Nous sommes donc le GID, notion particulière et certainement unique, Gestionnaire d'Infrastructures Délégué. C'est-à-dire que nous assurons, pour le compte de RFF par délégation, la gestion du trafic, des circulations, le fait de faire rouler les trains, de les aiguiller. Nous avons aussi une part importante dans la maintenance du réseau. Pour tout cela, nous sommes rémunérés par RFF ; en contrepartie, comme nous faisons rouler nos circulations sur un réseau qui ne nous appartient plus, nous acquittons des droits de péage.

Par contre, nous sommes un acteur relativement ancien de la grande vitesse, avec un quart de siècle derrière nous. N'oublions pas que les premiers TGV ont roulé entre Paris et Lyon en 1981. A l'époque, il n'y avait pas RFF et c'est bien sûr la SNCF qui avait mené l'ensemble des études de cette première ligne.

Au total aujourd'hui on observe des chiffres relativement importants puisque plus de 1500 kilomètres de Lignes à Grande Vitesse irriguent le territoire national. Nous avons commencé à faire rouler le TGV à 260 kilomètres / heure entre Paris et Lyon ; l'année prochaine, au mois de juin, il roulera à 320 kilomètres / heure entre Paris et Strasbourg.

Je citerai rapidement d'autres chiffres :

- Presque 100 millions de passagers ont emprunté un TGV l'année dernière,
- 222 gares sont aujourd'hui desservies par des TGV,
- 411 rames, plusieurs générations de matériels se sont succédées ; les premiers, les TGV oranges que l'on a vu rouler entre Paris et Lyon : les derniers qui sont les TGV Duplex, à deux étages, qui roulent un peu partout mais essentiellement entre Lyon, Paris et la Méditerranée.
- Une rame TGV neuve coûte aujourd'hui 25 millions d'euros et c'est bien sûr la SNCF qui la paie intégralement lorsqu'elle décide d'en acheter une.

Notre rôle en tant qu'exploitant, entreprise de transport, vis-à-vis des grands projets que mène RFF, est bien sûr de rester complètement maîtres du matériel roulant :

- l'acquisition des rames TGV ou autre matériel ;
- la transformation des parcs classiques, lorsque nous sommes passés du train Corail au train TEOZ, c'est la SNCF qui a financé les opérations ;
- l'aménagement des gares qui nous appartiennent, nous avons une Direction Déléguée des Gares qui met en valeur l'ensemble de ces bâtiments ;
- l'étude des installations de maintenance pour le matériel roulant, c'est-à-dire les ateliers où l'on entretient et où l'on répare les TGV ;
- les parcs remorqués, les voitures pour les voyageurs et les wagons pour le fret ;
- l'étude de tout ce que l'on appelle mobilier, outillage et engins de maintenance, engins spécifiques qui n'existent et qui ne roulent que sur les lignes ferroviaires en France pour entretenir le réseau ;
- les études d'articulation avec l'ensemble des natures de trains qui roulent sur le réseau, trains à grande vitesse, TER ainsi que les autres circulations.

La difficulté de l'exercice aujourd'hui est de faire cohabiter des natures différentes de circulations qui ne roulent pas à la même vitesse mais qui roulent sur les mêmes voies.

Il était donc certainement plus facile en 1967 de faire rouler le Capitole, train particulièrement noble auquel on faisait une place importante devant afin qu'il ne soit pas gêné, alors qu'aujourd'hui, nous avons des trains TEOZ qui roulent certes à la même vitesse, mais au milieu d'un trafic beaucoup plus dense, avec beaucoup plus de TER, de trains fret de jour.

C'est donc notre métier de transporteur d'essayer de gérer cela au mieux, la gestion des sillons étant bien sûr du domaine de RFF.

Plus près de notre préoccupation, la région SNCF de Limoges est légèrement différente de la région administrative Limousin puisqu'elle inclut le département de l'Indre dans son intégralité et un morceau du Lot. Il s'agit de frontières historiques qui appartenaient aux anciennes frontières des réseaux et que nous avons conservées. Comme nous avons l'habitude de parler « régions SNCF », nous incluons donc de fait l'Indre et une partie du Lot jusqu'au sud de Souillac.

La région SNCF de Limoges compte 733 kilomètres de lignes à voie unique où les TER roulent essentiellement. La grande ligne Paris – Limoges – Brive – Souillac – Cahors – Toulouse représente 350 kilomètres de lignes. C'est une ligne à double voie électrifiée.

Je cite quelques chiffres rapidement :

- Nous avons 350 trains par jour, toute nature.
- Les régions comptaient 3126 agents fin 2005.
- Les transports de voyageurs sont constitués des trains à grande ligne, que l'on appelle maintenant les trains de VFE, Voyage France Europe. Il s'agit essentiellement des TEOZ, avec douze allers-retours par jour sur la ligne Paris – Limoges – Brive.
- Il y a deux liaisons Corail inter-cités sur les transversales entre Bordeaux et Lyon, soit par le nord, par Limoges – Guéret, soit par le sud, par Brive.
- Nous avons 35 points de vente dans des gares.
- Le TER compte 125 trains, 74 autocars, 15 lignes distinctes toutes conventionnées avec l'autorité organisatrice qui est le Conseil Régional du Limousin.
- Un trafic en hausse depuis plusieurs années, les chiffres de 2005 ayant enregistré une augmentation de 7,5 %, ce qui est à peu près la tendance observée sur les six premiers mois de 2006.
- Il y a en moyenne 6000 voyages par jour, ce qui, à l'échelle de la population des départements concernés, est un chiffre significatif en perpétuelle augmentation.

J'en ai terminé, je serai évidemment prêt à répondre aux questions qui toucheront plus particulièrement la SNCF en tant qu'entreprise transporteur et je laisserai à RFF le soin de répondre aux questions qui le concerne.

Merci de votre attention.

## Débat avec la salle

---

### Mme LARIVAILLE

Nous allons passer maintenant au jeu des questions / réponses et ceux qui souhaitent intervenir ne seront pas oubliés. J'aimerais commencer par demander au maître d'ouvrage de répondre aux nombreuses questions concernant la solution axe nord-sud.

Parmi les questions posées, nous trouvons :

Pourquoi ne pas passer par la ligne directe à Châteauroux et avoir abandonné le POLT ?

Ce projet a-t-il été comparé à l'Y renversé qui assurerait une meilleure desserte du Limousin et de l'Auvergne.

D'autres questions portent sur le prolongement de Nantes à l'ouest et de Clermont Ferrand à l'est, sur les raccordements aux aéroports parisiens, etc.

Pouvez-vous préciser votre position sur l'axe nord-sud ?

### M. SALIN

Concernant la création d'une ligne nouvelle sur un axe nord-sud, nous avons analysé cette possibilité. Il en ressort que pour permettre d'atteindre Paris depuis Limoges environ en deux heures, cela nécessiterait un investissement de l'ordre de 2,2 à 2,4 milliards d'euros, soit un milliard de plus que le projet d'une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges, pour le Limousin.

Suite aux entretiens et aux rencontres que nous avons eus, l'amélioration de l'accessibilité de Limoges sur Paris était importante mais le fait de pouvoir renforcer les relations entre Poitiers et Limoges l'était également, de même que l'ouverture du Limousin sur la façade atlantique. Pouvoir se connecter sur le réseau à Grande Vitesse à un endroit, Poitiers, permettant de distribuer sur l'ensemble de la façade atlantique était également un élément important.

C'est ce qui nous fait penser que la solution de passer par Poitiers pour desservir Limoges et le Limousin par la Grande Vitesse est la solution la plus adaptée.

Concernant la question sur le POLT, le CIADT, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire, dans sa décision du 18 décembre 2003, a décidé de ne pas poursuivre ce projet.

La pendulation en France ne permet pas d'avoir les mêmes avantages que chez nos voisins. Nous avons donc une rentabilité moindre. De plus, ce projet nécessitait l'exploitation d'un parc de matériels complexe car restreint. Par ailleurs, il ne

permettait pas d'offrir les fonctionnalités que je viens d'évoquer d'ouverture sur Poitiers, sur la façade atlantique.

## **M. ANGLERAUD**

Comment le maître d'ouvrage RFF peut-il prétendre sérieusement que le projet de LGV est plus intéressant avec un taux de rentabilité compris entre 2,2 et 3,3 % que le TGV pendulaire, au taux de rentabilité de 2,8 %, qui coûterait quatre fois moins cher et qui desservirait près de 3 millions d'habitants ?

## **M. De TREGLODE**

Je voudrais compléter ce que vient d'indiquer Sylvestre SALIN sur deux ou trois points.

Quel est l'avantage des trains pendulaires ? C'est de pouvoir rouler plus vite dans les courbes. Pourquoi les trains ne roulent-ils pas plus vite dans les courbes ? Essentiellement pour des raisons de confort. Si l'on fait rouler les trains plus vite, le désagrément est tel que la SNCF va perdre beaucoup de ses voyageurs. En ligne droite, lorsque la ligne est limitée à 140 ou 160 kilomètres / heure, il n'y a pas d'avantage pour le train pendulaire. Il roule à la même vitesse qu'un autre train.

La particularité de la France est que les caractéristiques techniques de pose de la voie sont telles que la vitesse des trains y est un peu plus rapide que dans d'autres pays. C'est-à-dire qu'en France, grâce à un mécanisme de dévers, on roule un peu plus vite qu'ailleurs.

D'une manière générale, le train pendulaire est un peu moins intéressant en France que dans les autres pays. Encore une fois, il ne peut prendre tout son intérêt que dans les lignes sinueuses car c'est dans les courbes qu'il peut aller un peu vite et faire gagner quelques secondes ici, quelques secondes là, et effectivement, seconde après seconde, gagner un temps. Mais lorsque la ligne est droite, l'avantage est strictement égal à zéro.

La ligne POLT présente deux parties, l'une située au nord qui est une excellente ligne du point de vue de la régularité, qui est très droite et où les gains de temps pour les TGV pendulaires sont pratiquement nuls, l'autre située au sud, particulièrement entre Argenton sur Creuse et Limoges, qui représente un tiers environ du trajet, qui présente davantage de courbes et où l'on peut gagner un peu de temps. Combien de temps, me direz-vous ? Tous calculs faits, 16 minutes. Sur un parcours de 2h50, l'introduction du train pendulaire peut faire gagner 16 minutes.

Vous voyez immédiatement qu'un gain de 16 minutes, ce n'est pas le même projet. Le projet qui est présenté consiste à mettre Limoges à environ deux heures de Paris. 16 minutes est un autre projet, qui peut avoir son intérêt, je n'en disconviens pas, mais vous voyez bien qu'il s'agit d'un projet d'une autre dimension.

Par ailleurs, deuxième élément de réponse, je reviens à l'évaluation économique qui a été faite et qui a conduit le gouvernement et le CIADT à ne pas poursuivre les études concernant le POLT : la rentabilité financière du projet et notamment la nécessité de constituer un petit parc de matériels roulants. Le projet ne consistait pas à transformer tous les trains de grande ligne qui circulent en trains pendulaires, seule une partie de ces trains auraient été pendulaires, les autres sont des trains normaux. C'est d'ailleurs une deuxième différence par rapport au projet qui est soumis où là il est question de onze TGV qui partiraient chaque jour de Limoges pour gagner Paris en deux heures, et onze qui reviendraient.

Le projet nécessitait donc l'achat d'un parc de matériels roulants spécifiques, matériels pendulaires de six rames. Le nombre de TGV qui circulent aujourd'hui est extrêmement important. En général, la SNCF a des parcs très importants, ce qui permet de faire des économies de maintenance, et de simplifier la gestion. La difficulté de gérer un parc aussi petit que celui de six rames était un élément important pour conduire à la décision qui a finalement été prise, non seulement en termes de coût mais également en termes de disponibilité. Il suffit qu'un jour, une ou deux rames soient indisponibles pour ne pas pouvoir effectuer correctement le service sur la ligne.

Dernier élément de réponse, le taux de rentabilité économique n'est pas un taux de rentabilité financière, c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de la rentabilité pour celui qui met ses fonds, c'est une notion plus large, c'est la rentabilité pour l'ensemble des acteurs, où l'on prend en compte les entreprises qui vont gagner du temps, les voyageurs qui vont gagner du temps, éventuellement les reports de l'aérien, etc. C'est le gain pour la collectivité nationale dans son ensemble.

Ce TRE, qui a fait l'objet de beaucoup d'études théoriques, est essentiellement un moyen de comparaison entre les grands projets d'intérêt national en France. Lorsque l'Etat ou un établissement public doit savoir s'il vaut mieux dépenser son argent pour tel projet, qu'il s'agisse d'un projet dans le domaine énergétique ou celui des transports, il utilise la même règle, le TRE. C'est donc essentiellement un outil de comparaison.

Les données que nous vous avons présentées vous donnent la possibilité de comparer par rapport à d'autres projets et cela nous permet de dire que le projet, tel qu'il est présenté, montre une rentabilité économique qui n'est pas mauvaise et qui permet de continuer. Nous aurions trouvé une rentabilité négative, le problème se serait passé tout à fait autrement. La rentabilité, est nettement positive dans toutes les solutions puisqu'elle varie entre 2,2 et 3. On peut donc poursuivre les études. Il s'agit donc surtout d'un ratio permettant de comparer les différents projets.

## **M. METTOUX**

*(Début d'intervention sans micro)(brouhaha)*

Vous donnez des explications de gains de temps. Dans le document que vous avez publié, page 39, vous indiquez comme gain de temps sur Brive 23 minutes et sur Cahors, 23 minutes. Paradoxalement, on gagne 7 à 8 minutes entre Limoges et Brive,

cela me semble correct, et entre Brive et Cahors, où il y a beaucoup de courbes, on gagnerait 0 minute, puis en gagnerait 2 entre Cahors et Toulouse.

Je crois qu'il faut que vous revoyiez vos chiffres.

### **Mme LARIVAILLE**

Vous aurez la réponse par écrit. J'ai de nombreuses questions et de nombreuses demandes de prise de parole.

*(brouhaha)*

### **M. DENANOT – Président du Conseil Régional du Limousin**

Je ne vais pas prendre la parole du public. Je crois qu'il faut qu'il y ait un débat public. Je suis heureux qu'il ait lieu. Il faut que les gens s'expriment et je demande à tous les citoyens du Limousin d'y participer car il est particulièrement important pour le développement de notre région. Je crois qu'il faut que chacun apporte sa contribution. Certains sont pour, d'autres sont contre, il faut que chacun s'exprime. Je souhaite vraiment qu'à l'issue de ce débat, l'Etat et RFF prennent leurs responsabilités, en termes de calendrier, en termes de coûts. Voilà ce que j'attends du débat public. La région, pour sa part, apportera une contribution écrite à ce débat. Merci.

### **M. CLAVE**

Monsieur SALIN de RFF, j'aimerais savoir si en France il n'y a qu'une ville, qui s'appelle Paris. Un Premier Ministre a réussi à envoyer le CNASEA à Limoges et nous en sommes très heureux. Il me semble que les cadres intelligents débattent ou conversent avec leurs entreprises par vidéoconférence et qu'en Allemagne, les sièges de grandes entreprises ne se trouvent pas dans la capitale.

Si l'on continue à gérer ce pays comme il y a trois siècles, nous allons dans le mur. Le développement des régions n'est pas le développement des capitales. Il est déjà trop dommage que Limoges recèle en son sein la moitié des habitants de la Haute Vienne et le tiers des habitants de la région Limousin.

Il y a une forme d'illogisme dans toute cette démarche. Argenton sur Creuse mourra de sa belle mort, on ne fera rien pour le développement de la Souterraine. Quand la SNCF dit qu'elle transporte beaucoup de matière sur ces trains, n'oublions pas qu'elle est le premier transporteur routier de France.

## **M. THEPIN**

Je suis un simple citoyen, je ne suis membre d'aucune association. Plusieurs idées me sont venues à l'esprit. Je me suis dit qu'il serait intéressant que la Commission se déplace en train. Vous verriez ainsi comment est le réseau ici.

D'autre part, dans quinze ans, pour aller à Lyon, il faudra que je passe par Poitiers.

On ne parle de projet qu'au niveau économique, mais du particulier et de l'utilisateur, j'ai l'impression qu'on se moque.

Il y a trente ans, je prenais le Capitole. Je mettais trois heures. C'était l'un des trains les plus rapides de France. Petit à petit, on se rend compte qu'on a plus ou moins délaissé notre région. Le problème qui se pose est qu'on nous annonce une décision peut-être dans quinze ans, mais si ce n'est pas cela, nous n'aurons rien et il faudra tout refaire, un débat public, etc. et c'est dans vingt ans que le Limousin sera désenclavé.

La question que je pose à RFF est la suivante. Il est vrai que ce projet Limoges - Poitiers est intéressant mais aujourd'hui, les gens prennent l'avion, la voiture, etc. Or, nous sommes complètement isolés. Si nous voulons prendre l'avion, nous devons obligatoirement choisir Air France, ce qui entraîne une sorte de monopole sur le transport aérien. Quand RFF va-t-il discuter pour qu'une région comme la nôtre ait accès à tous les moyens de transport en prenant le train ? Quand va-t-on faire la liaison entre Limoges et les aéroports parisiens, etc. ? C'est cela la question primordiale. Dans quinze ans, j'aurai 75 ans. Ce n'est pas dans quinze ans que les gens qui vivent ici ont envie d'avoir quelque chose.

## **Mme LARIVAILLE**

Votre intervention est enregistrée, elle sera retranscrite.

## **M. CHATENET**

Je suis maire d'une petite commune de Corrèze, à la limite du département de la Haute Vienne.

Le Directeur Régional de la SNCF a présenté son entreprise. Je n'ai pas applaudi des deux mains la séparation entre la RFF et la SNCF. Je ne suis pas pour le fractionnement et le découpage des entreprises. A mon avis, ce n'est pas de l'efficacité.

Le Massif Central, qu'on nous présente comme le château d'eau de la France, est un no man's land désert. Je regrette que ce désert continue de le rester. Dans ce pays, la solidarité devrait jouer un peu plus qu'elle ne joue. Je pense à nos amis du Berry qui vont être totalement oubliés dans cette affaire. Tout cela pour aller sur la façade atlantique, à Pornichet ou je ne sais où. Mais Pornichet n'est pas l'avenir !

Je voudrais dire que je ne suis pas d'accord avec cette formule mais je préférerais plutôt un barreau sur Poitiers que rien mais je persiste à défendre la ligne directe. Je crois qu'il y a tout de même quelque chose à faire de ce côté.

S'agissant des coûts, qu'est-ce qu'un milliard à l'échelon du budget de la nation ? Je crois qu'on dépense bien des milliards pour moins que cela.

## **M. JOUVE**

J'ai quelques raisons d'intervenir dans ce débat car j'ai été pendant toute une période responsable au service régional des transports. A l'époque, on a beaucoup travaillé sur l'axe nord- sud et on a travaillé pour démontrer avec juste raison que l'axe d'aménagement du territoire était l'axe nord – sud. Les choses étaient très engagées à la fois sur le plan des décisions et sur le plan financier.

Et un jour, une décision du CIADT considère que ce qui avait été examiné, étudié, avec RFF, la SNCF, l'Etat, les régions concernées, n'était plus valable. On essaie de nous démontrer aujourd'hui que c'est un autre projet qu'il faut réaliser. Je considère que du point de vue de décisions qui ont été réfléchies et décidées en commun sur un projet d'aménagement progressif de l'axe nord-sud, avec du matériel pendulaire, mais dans une perspective d'aller plus loin... On nous dit que le matériel pendulaire n'a aucune valeur, on nous dit qu'il a une valeur pour la Bretagne. Donnez-moi une explication par rapport à cela.

Je crois que le fond du problème, c'est que derrière tout cela, ce n'est pas une décision à caractère technique qui a été prise, mais une décision à caractère politique.

## **M. BOUCHERON**

Je suis chômeur mais j'ai passé beaucoup de temps dans le milieu du transport. On entend beaucoup le même discours. On dirait qu'il n'est pas admis d'être contre l'histoire de RFF.

Néanmoins, il y a un problème ultra important : il faudrait que les voies soient remises en état à partir de Limoges pour pouvoir expédier les gens du TGV sur les autres départements. Lorsqu'on entend que le train Vézère- Corrèze ne peut plus circuler l'été avec sa locomotive à vapeur pour aller à Ussel. Lorsqu'on conçoit quelque chose, il faut le concevoir totalement et non pas seulement en partie.

De plus, ce sera le thème récurrent, il y a une étoile au départ de Paris, il faut obligatoirement qu'on obéisse à l'étoile de Paris. C'est un drame.

**M. RODET – Député-Maire de Limoges, président de la communauté d'agglomération**

Je voudrais répondre à Monsieur CHATENET. Il est vrai qu'il faut penser à nos amis du Berry. Je lui signale tout de même que Châteauroux est à deux heures de Paris. Limoges, Brive, Tulle aimeraient être à deux heures de Paris. Regardons les choses en face.

Par ailleurs, en réponse à l'intervention de Monsieur JOUVE, il est vrai que le projet du POLT avait de l'intérêt car il était facilement réalisable avec des sommes peu considérables. Cela dit, il faut reconnaître que c'était un projet peu évolutif : c'était 2h35 et s'il l'on voulait faire mieux, il fallait beaucoup d'investissements pour avoir une bonne desserte. C'est un débat que nous avons eu ensemble ; en 1991, j'étais partisan déjà du barreau Limoges – Poitiers.

Le TGV n'est pas un concours de coloriage sur une carte de France des chemins de fer, c'est la Grande Vitesse, c'est moins de deux heures pour notre objectif, 1h50, ce serait parfait. J'entends « Paris prend tout », « Paris est en étoile », justement, Poitiers, ce n'est pas uniquement l'étoile. Combien faut-il pour aller à La Rochelle ? On ne peut pas y aller ! En 1938, on pouvait aller de Limoges à Royan en 3h15, on ne peut même pas le faire aujourd'hui.

La façade atlantique, c'est important. Regardez une carte en relief : il y a la géographie, la géologie, l'hydrographie. Au risque d'enfoncer des portes ouvertes, le bassin versant va vers l'Atlantique. Le Poitou-Charentes et le Limousin l'ont un peu occulté au cours des vingt dernières années. Il est grand temps de resserrer les écrous et de regarder les choses en face.

Sur le problème de l'ouverture sur Poitiers, j'ai des souvenirs amers et je laisse aujourd'hui exploser ma colère par rapport au projet pharaonique du Y renversé au départ d'Etampes. Si le ridicule avait tué à ce moment-là, il y aurait eu beaucoup de cercueils à construire. Je dis qu'on a perdu du temps et qu'il est temps d'aller de l'avant.

Sur le problème de Poitiers, justement, j'ai mon idée sur le tracé mais nous ne sommes pas ici aujourd'hui pour en parler. Je dis que nous avons une chance. Il faut dire « chiche ! ». Cela n'occulte pas le travail sur la remise en état de la ligne. Il nous faudra même une poire pour la soif car le projet n'est pas pour demain. Pour avoir déjà des TGV circulant sur la ligne actuelle, desservant l'interconnexion de Massy Valenton qui est essentielle aujourd'hui en matière d'accession à toute l'Europe, Roissy, Lille, Bruxelles, Londres, Francfort, Strasbourg, il faut penser à cela. N'avançons pas à reculons vers l'avenir. Regardons les choses en face.

Un autre élément important est qu'on a l'impression que les gens pensent qu'un TGV s'arrête tous les trente kilomètres. Mais non ! En 1991, lorsque les premiers intrépides ont dit qu'il fallait penser au barreau Poitiers, on allait en train de Paris à Marseille en un peu plus de six heures ; aujourd'hui, on le fait en trois heures. Quinze ans se sont passés. Tandis que nous mettons davantage de temps. Je ne parle pas des retards actuels, certains légitimes quand on remet la voie en état.

Quant à chanter les louanges du TEOZ, vous me permettrez d'être plus que réservé. Le TEOZ n'est pas un progrès par rapport au Corail. C'est plus inconfortable parce qu'on est plus haut. Un effort a été fait sur le design mais vous voyez où nous en sommes deux ans après. De ce point de vue, il ne faut pas dire que le TEOZ a représenté un progrès. On va sans doute nous dire à la Direction Commerciale de la SNCF : « nous avons une enquête de satisfaction qui prouve que c'est le cas. ». Nous pourrions en reparler !

Ce que je tiens à dire c'est qu'aujourd'hui, l'affaire n'est pas gagnée mais si dans les rangs du Limousin, on entend trop de propos discordants et on entend trop de vieux discours, on n'avance pas vers l'avenir.

Monsieur CLAVE dit que Limoges représente la moitié de la Haute Vienne. Je lui répondrai qu'il vaut mieux qu'il y ait une université à Limoges et un CHU plutôt de l'aller à Bordeaux ou à Nantes. Il faut savoir ce que l'on veut.

### **Mme LARIVAILLE**

S'il vous plaît, Monsieur le Maire...

### **M. RODET**

Je termine, Madame LARIVAILLE. Je sais que vous êtes une grande meneuse de débats mais vous me permettrez tout de même de dire ce que j'ai à dire.

Je voudrais rappeler que par rapport à ce projet, nous avons aujourd'hui une carte essentielle à jouer. Qu'il y ait des oppositions, qu'il y ait des critiques, qu'il y ait des questions, c'est tout à fait naturel, mais viendra un moment où il faudra savoir trancher. De ce côté, nous verrons quels sont les bons ouvriers.

### **Mme LARIVAILLE**

Avant de redonner la parole à la salle, je vais demander au maître d'ouvrage de répondre.

### **M. De TREGLODE**

Je voudrais chasser l'idée que le réseau des lignes à Grande Vitesse en France concentre les trafics ferroviaires sur les 1500 kilomètres de ligne, bientôt 1800 avec la LGV Est européenne. Cette idée est totalement fausse.

Comme on l'a vu, les TGV constituent un réseau. Ils ne circulent donc pas sur les 1500 kilomètres de ligne nouvelle, ils circulent sur 7000 kilomètres. C'est considérable ! C'est une grande partie de la France qui bénéficie du TGV.

C'est donc grâce à la complémentarité, dans chaque région qui bénéficie d'un rattachement à la Grande Vitesse, entre les TGV, les TER et les trains inter-cités, qu'il est possible de faire bénéficier l'ensemble des régions des avantages des TGV.

Je peux donc affirmer que le TGV est un extraordinaire vecteur d'aménagement du territoire. Prenez le cas de Lyon : depuis 1981, Lyon, qui bénéficie de la Grande Vitesse, est à deux heures de Paris. Cela n'a pas vidé la région Rhône Alpes de ses trains de transport ferroviaires, c'est exactement le contraire qui s'est passé. Allez demander aux Lyonnais s'ils regrettent la mise en service de cette ligne Paris - Lyon. Au contraire, aujourd'hui, le transport régional est en très bonne santé en Rhône Alpes. Il y a beaucoup d'initiatives, beaucoup de rénovations.

Pourquoi ? Parce que le TGV a permis d'attirer au train des gens qui ne le prenaient jamais, qui se contentaient de prendre la voiture. C'est en fait une dynamisation du transport ferroviaire dans les différentes régions qu'apportent le TGV et la construction d'une LGV.

## **M. SALIN**

Il faut savoir que le TGV arrivera à Grande Vitesse, à 320 kilomètres / heure, à Limoges, mais continuera après vers Brive et vers Cahors. Nous avons donc une illustration du fait qu'il y a un réseau à Grande Vitesse qui permet au TGV de circuler rapidement mais qu'après, le TGV peut aller dans d'autres gares et de ces gares, grâce aux complémentarités avec les réseaux de TER, il peut diffuser le gain engrangé sur le trajet Paris - Limoges aux habitants, lorsqu'on est à Brive par exemple, à Aurillac ou à Rodez et quand on est à Limoges, aux habitants de Périgueux.

Une question a été posée sur l'effet réseau et la desserte d'aéroport. Il est prévu dans le projet Poitiers - Limoges qu'il y ait quotidiennement un aller - retour sur Roissy Charles de Gaulle afin d'avoir une connexion directe avec un grand aéroport. Le fait de se connecter sur Poitiers qui, dans les années à venir, va devenir une véritable plaque tournante sur la façade atlantique, est une manière de permettre aux gens de descendre sur Bordeaux, de monter sur Tours, d'aller à La Rochelle ou à Paris, voire d'aller à Roissy ou à Lille.

Le TGV permet donc d'arriver très vite à certains points et ensuite, il peut continuer sur le réseau classique, ou, par le biais de correspondances, de complémentarités avec les TER, il permet d'aller plus loin.

## **Mme LARIVAILLE**

Je souhaitais vous indiquer qu'une réunion thématique est prévue sur le thème « LGV, aménagement du territoire et développement économique », le 14 septembre où des experts seront présents.

## **M. HUGON – député de l'Indre**

Merci Madame la Présidente. Je représente les habitants de l'Indre à l'Assemblée Nationale et vous comprendrez que nous ne pouvons pas accepter ce projet de tracé Limoges – Poitiers.

C'est un projet qui est sorti du chapeau, non pas le 18 décembre 2003 mais le 17 décembre (incompris). J'ai de bonnes raisons de vous le dire. Sur la carte du CIADT du 18 décembre, il est d'ailleurs inscrit en pointillés.

J'aimerais qu'on réponde à la question suivante : au nom de quelle logique d'aménagement du territoire oublie-t-on, écarte-t-on d'un revers de main les habitants de l'Indre mais aussi de la région Centre, de la desserte à très Grande Vitesse ?

Vous proposez de mettre Limoges à deux heures de Paris. Nous sommes tout à fait d'accord. Je pense même que vous manquez d'ambition car on peut mettre Limoges à 1h30 de Paris. Nous avons un projet alternatif. Si nous utilisons la voie historique en nous raccordant à 90 kilomètres au sud ouest de Paris et en traversant la région Centre en passant par Châteauroux, nous pouvons déjà mettre Châteauroux à une heure de Paris et de facto, Limoges est à deux heures de Paris. Mais en continuant, vous pouvez mettre Limoges à 1h30 de Paris et non à deux heures. C'est donc bien plus intéressant pour Limoges.

Vous avez parlé de LGV vecteur d'aménagement du territoire, catalyseur de projets, vous avez parlé d'équité territoriale, de développement économique local, etc. Je suis tout à fait d'accord avec vous. C'est la raison pour laquelle nous voulons nous aussi ces catalyseurs de projets, ces vecteurs d'aménagement du territoire.

Vous allez me répondre que cela coûte plus cher. Certainement. Mais il y a un élément que vous n'avez pas pris en compte : le nombre d'habitants concernés par les deux projets. Les gens de Poitiers ont déjà la desserte TGV, il est tout à fait normal que les gens du Limousin le veuillent, à condition que cela passe par la région Centre qui est la voie naturelle.

Vous avez parlé très justement de la rénovation de la ligne actuelle. Bien sûr que nous voulons cette rénovation. De toute façon, nous sommes à deux temps différents. La rénovation de la ligne actuelle est pour maintenant ; le projet TGV est à l'horizon 2015, 2020.

Permettez-moi de vous dire que je ne peux pas accepter les arguments que vous avancez.

Pour conclure, je vous demande officiellement de lancer des études sur cette solution comparative. Concrètement, faut-il que j'envoie un courrier ? J'en ai déjà envoyé un à Monsieur MANSILLON. Cela suffit-il ? En faut-il un autre ? Ma demande peut-elle être enregistrée ici, aujourd'hui ?

Je vous remercie de votre attention.

### **Mme LARIVAILLE**

Je vais répondre pour la partie qui me concerne. Vous avez effectivement envoyé un courrier au Président de la Commission Nationale du Débat Public. Vous l'avez envoyé un peu tôt. Je vous avais dit qu'avant l'ouverture du débat public, on ne pouvait pas prendre en considération votre demande. Le Président MANSILLON vous a répondu que pour pouvoir la prendre en considération, il nous fallait plus d'éléments car vous demandiez une étude complémentaire sans en dire plus. Il faudrait donc que vous précisiez le cahier des charges.

Je voudrais rappeler que nous avons une réunion thématique sur l'aménagement du territoire. Une audition publique est prévue le 5 octobre sur les autres propositions ferroviaires qui consiste à écouter les personnes qui ont des solutions à proposer. On leur donne la parole un certain temps puis une discussion s'instaure entre la Commission, RFF et le public. Je vous invite donc à venir à cette réunion.

En ce qui concerne l'étude complémentaire, précisez votre cahier des charges.

### **M. De TREGLODE**

Comme il y aura une suite à notre discussion, je vais être bref. Je voudrais parler de l'analyse que nous avons faite du projet que vous avez résumé, qui figure dans le dossier support. Cette analyse, négative comme vous l'avez lu mais pour laquelle nous aurons d'autres discussions, est partie des éléments que vous nous avez transmis au printemps dernier, peu avant l'ouverture du débat public. Elle a rejoint nos conclusions concernant la possibilité de construire une ligne nouvelle sur cet axe central, ainsi que nous l'avons rappelé en présentant les éléments techniques du dossier.

Pour conduire notre analyse, nous nous sommes fondés sur les indications de votre étude, notamment sur les chiffres publiés dans le résumé que j'ai sous les yeux, et qui prévoient la construction d'une ligne nouvelle. Celle-ci partirait de Beauvilliers, se dirigerait vers Châteauroux puis jusqu'à Limoges. Les temps de parcours, avec une ligne continue jusqu'à Limoges, seraient de 55 minutes pour Châteauroux et de 1h30 pour Limoges.

L'analyse que nous avons faite a consisté à déterminer, approximativement bien entendu, le coût d'une telle infrastructure. Pour cela, il faut regarder les différents territoires que l'on traverse pour juger des difficultés que l'on va rencontrer. Nous savons qu'en France en général, lorsqu'on ne rencontre pas de difficulté particulière –

il y a là une difficulté avec le franchissement de la Loire – on se situe entre 12 et 13 millions d’euros par kilomètre.

Ce que nous avons fait, après avoir examiné s’il y avait des difficultés particulières, c’est multiplier la longueur de la ligne nouvelle dont vous avez parlé par ce ratio de 12 ou 13 millions d’euros. Nous obtenons la construction d’une ligne nouvelle entre Beauvilliers et Châteauroux à un coût de 2,2 milliards d’euros, et, entre Beauvilliers et Limoges, à 4 milliards d’euros pour arriver à 1h30.

Nous sommes donc à 4 milliards d’euros. Le projet que nous présentons aujourd’hui se situe entre 1,15 et 1,3 milliard d’euros selon les options.

Le deuxième élément de difficulté au-delà de ces chiffres, c’est le point de départ de ce projet, Beauvilliers. C’est un point de la ligne nouvelle extrêmement fréquentée, c’est la ligne nouvelle la plus dense du réseau français et même du réseau européen après la ligne Paris – Lyon – Marseille, qui se trouve dans le tronç commun de la Ligne à Grande Vitesse. Une partie va ensuite vers la Bretagne, une autre vers Bordeaux. Il s’agit donc d’une zone où la circulation est extrêmement intense et où nous aurons déjà avec la mise en œuvre de la LGV Sud – Europe – Atlantique, un problème de capacité. Nous savons déjà comment le résoudre. Nous avons prévu dans les études de la LGV Sud- Europe – Atlantique une somme de 100 ou 150 millions d’euros pour augmenter la capacité de ce tronçon et augmenter la capacité de la gare Montparnasse. Le fait de rajouter, par ce projet, un train supplémentaire, c’est-à-dire environ 8 % de besoins en plus sur ce tronçon n’est pas une mince difficulté.

### **M. COINAUD – Président de la Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises du Limousin (CGPME)**

Tout d’abord un peu d’histoire. J’ai en mémoire, pour y avoir participé, le combat pour EUROVA. N’oublions pas que nous avons aujourd’hui l’autoroute à notre disposition, mais nous avons mis plus de seize ans pour l’avoir. Ce type de combat ne doit donc pas nous faire peur.

Un peu d’histoire également avec la délocalisation du CNASEA. J’ai entendu dire qu’un ministre avait eu la volonté de délocaliser des administrations dans la France entière. Je rappellerai tout de même que les gouvernements passent et que parfois, les projets s’effacent. S’il n’y avait pas eu des gens sur le terrain, des gens de bonne volonté, qu’il s’agisse de partenaires économiques ou de partenaires politiques, nous n’aurions certainement pas eu la délocalisation du CNASEA pour, dans un premier temps à peu près 400 emplois, soit 1000 personnes dans les familles. Ces chiffres ont augmenté aujourd’hui.

Je voudrais faire ce retour sur l’histoire pour indiquer à mes amis qui sont présents ici que nous ne sommes peut-être pas tous d’accord sur ce projet, mais que je crois qu’à des moments donnés, il est important, pour que les hommes et les femmes du Limousin puissent bénéficier des mêmes avantages que dans d’autres régions...

Il y a malheureusement une concurrence des territoires. Même si le Limousin est très proche des gens du Centre, il a une carte à jouer pour faire en sorte que sur le plan Limoges, le 5 septembre 2006

économique, il ait la possibilité d'évoluer comme les autres régions de France. On n'a pas le droit de faire abstraction de ce projet. Je crois que les petites et moyennes entreprises que je représente l'ont bien en tête et ont bien conscience que si ce projet se fait, elles ont la possibilité des nombreuses expansions et donc la possibilité de nombreux emplois pour notre Limousin.

Par ailleurs, je voulais revenir sur le dossier du CNASEA. On sait très bien que dans ce type de projets, le temps use, les pouvoirs politiques changent. Malgré tout, nous nous devons – c'est un appel que je lance à mes amis économiques et à nos partenaires politiques – d'être très attentifs au suivi de ce dossier. Je pense qu'il serait nécessaire que, dans les prochains jours, on puisse mettre en place une association afin qu'un suivi de ce dossier soit particulièrement fait, avec toute l'attention et la pugnacité qui sont celles des Limousins aujourd'hui.

Je vous remercie de prendre acte de mon intervention. Je nous souhaite à tous que ce beau projet, avec notre engagement, puisse voir le jour le plus rapidement possible, sans oublier, mais cela va de soi, la modernisation impérative la ligne Limoges- Paris, car d'ici à dans quinze ans, nous aurons encore des clients à rencontrer sur Paris et dans l'Europe entière.

### **M. RIGAL**

Je trouve de nombreux avantages au projet lui-même. J'utilise régulièrement la ligne pour me rendre à Paris. Cela dit, quelques points me laissent perplexe. J'aimerais savoir notamment quelle garantie nous aurions sur le maintien des liaisons vers Châteauroux, Orléans, Toulouse, depuis Limoges. J'aimerais également savoir quel pourrait être l'impact sur le Paris – Barcelone (Talgo) qui s'arrête à Limoges. Enfin, quel serait l'avantage ou l'inconvénient, par rapport au tracé Limoges – Poitiers d'un tracé Limoges – Angoulême ? Merci.

### **Mme LARIVAILLE**

Nous reparlerons un peu plus tard peut-être des tracés car beaucoup de questions ont été posées sur ce sujet et il serait intéressant de les traiter toutes ensemble.

### **M. SAEZ**

Il me semble que tout le monde doit avoir droit de poser des questions. Je ne sais pas si ce projet est une gigantesque affaire mobilière (?). Partout, dans un TGV, c'est Mobilis...

(Inaudible)

## **M. PAMBOUTZOGLOU, Vice-Président du Conseil régional Limousin**

Je voudrais me féliciter de la possibilité qui est offerte de rouvrir une nouvelle fois le dossier de l'indispensable desserte ferroviaire à Grande Vitesse du Limousin. Il s'agit d'un dossier qui a été plusieurs fois ouvert et brutalement refermé, sans concertation. Il est donc indispensable de faire preuve de sérieux vis-à-vis de nos populations, de leurs élus, des collectivités, des milieux socioéconomiques et professionnels.

Un rappel historique en montre la nécessité. En 1990, le gouvernement, après débat, inscrit au Schéma Directeur des LGV un aménagement progressif de l'axe Paris – Toulouse, avec construction de 120 à 130 kilomètres de ligne nouvelle. Ce qui mettait Limoges dans les temps prévus aujourd'hui et dont le coût était à l'époque de 0,85 million d'euros. La solution du barreau Limoges – Poitiers ayant été très majoritairement écartée à l'époque, et, je le souligne, au nom de l'aménagement du territoire.

En 1993, le gouvernement BALLADUR abandonne le Schéma pour des raisons de coûts. Le coût et le financement sont donc des éléments indispensables du débat.

En 1996, c'est le Ministre des Transports Bernard PONS qui propose, au nom du gouvernement JUPPE la réalisation d'un TGV pendulaire beaucoup moins onéreux. Le projet, est soutenu comme première étape par les trois régions, Centre, Limousin et Midi-Pyrénées, les trois CCI, les trois CESR, la totalité ou presque des élus. Il est concrétisé par le Ministre des Transports Jean Claude GAYSSOT qui eut l'intelligence de respecter ce choix liant l'Etat, les trois régions, la SNCF et RFF, signé en février 2001.

Les financements prévus, les dessertes prévues, c'est un véritable coup parti pour un TGV qui devrait circuler aujourd'hui. Cependant, dès juin 2002, cette réalisation est remise en cause à Tulle par le Premier Ministre Jean Pierre RAFFARIN et Bernadette CHIRAC. En décembre 2003, c'est, lors du CIADT, l'abandon unilatéral et sans concertation préalable au grand dam des populations, des milieux socioéconomiques.

Le même CIADT prévoyait que la desserte Paris – Limoges – Brive – Toulouse se ferait pas expérimentation puis généralisation du Corail relooké TEOZ, ce que nous allons avoir. Et, je cite le CIADT « *La desserte du Limousin et nord de Midi Pyrénées sera longtemps tributaire de l'axe POLT.* »

Combien de temps ? A l'évidence, l'expérience TEOZ se révèle d'emblée ne pas répondre aux attentes, d'où l'annonce de la mise à l'étude du barreau TGV Limoges – Poitiers, opportunément présenté à la veille des élections régionales de 2004.

Dès lors, du fait de décisions de gouvernements successifs, soit abandonnant leur propre projet soit reniant la signature de l'Etat, le Limousin, ses habitants et son développement économique et touristique ont perdu de très nombreuses et précieuses années et risquent d'attendre encore très longtemps.

Tout à tout accusé, par les mêmes, d'être trop ambitieux, abandon du projet de 1990, puis trop misérabiliste au point de vouloir accepter un TGV pendulaire qualifié de TGV du pauvre, puis à nouveau de manquer d'ambition, le Limousin et ses habitants ne doivent plus être menés en bateau. Le débat, pour être crédible, doit reposer sur des

engagements clairs, nets et précis. On n'est loin du compte et les questions que je vais poser ne doivent pas être perçues comme des entraves à la réalisation du barreau. Elles ont pour but de clarifier ce qui ne l'est pas et permettre un véritable débat. Je rappelle d'ailleurs que selon le CIADT, en tout état de cause, la mise à l'étude ne préjuge en rien de la réalisation.

Première question : l'inscription du barreau TGV au Schéma des LGV. Tous les projets de LGV soumis au débat public ont fait préalablement l'objet, comme ce fut le cas pour Bordeaux – Toulouse, d'une inscription au Schéma des Lignes à Grande Vitesse à réaliser. Le projet Poitiers – Limoges ne figure pas dans la liste de ceux à réaliser à l'horizon 2025. Malgré de nombreux questionnements, il n'a fait l'objet d'aucune inscription au Schéma des LGV. L'annonce d'ailleurs faite par Jacques CHIRAC à Tulle, le 15 janvier 2006, de demander au gouvernement de Monsieur De VILLEPIN cette inscription montre qu'il s'agit là d'une question à éluder, mais à l'évidence, cette inscription n'a pas été à ce jour suivie d'effets.

Je pose donc la question : quelle est la volonté de réalisation dont on peut créditer ce projet ? Je souhaite donc que dans les meilleurs délais, le gouvernement – je rejoins en cela la position du Président DENANOT – puisse, avec son maître d'ouvrage, RFF, dire : « mon projet est inscrit au Schéma des LGV à réaliser à l'horizon X ».

A l'évidence, les bruits fixant l'horizon à 2014, puis 2015, puis 2016, éventuellement 2020, 2025, manquent de fiabilité.

### **Mme LARIVAILLE**

Quelle est votre question, Monsieur, s'il vous plaît ?

### **M. PAMBOUTZOGLOU**

Je pose mes questions, c'était la première, j'en ai trois.

Deuxième question : le calendrier et le financement. De nombreuses lignes LGV sont par contre décidées et des débats publics ont eu lieu les concernant. Elles sont pratiquement toutes en panne de financements. Dans une période où le gouvernement affirme sa volonté de réduire la dépense publique, il doit dire comment il entend financer son projet. Quelle est sa contribution envisagée ? Quelle est celle de son maître d'ouvrage ? Quelle contribution entend-il demander aux régions et autres collectivités ? Combien de régions pourraient y contribuer ? Quelle implication d'éventuels partenariats privés est envisagée ?

De ce point de vue, je vous ai signalé, Madame, lors de la réunion du 26 juin dernier, des acteurs, sans qu'il en soit tenu compte, que le calendrier fixant au 27 novembre les informations sur les échéances et le financement n'étaient pas acceptables. En effet, le débat se déroulera pendant trois mois et ces informations indispensables ne seront données qu'une dizaine de jours avant la clôture du débat. Pourtant, la Commission Nationale du Débat Public avait pointé ces deux questions, échéance de Limoges, le 5 septembre 2006

réalisation et modalités de financement, comme fondamentales pour le lancement du débat.

Troisième et dernière question : l'aménagement du territoire. Il doit prendre en compte l'agglomération de Limoges mais aussi le territoire dans son ensemble et dans ses relations interrégionales.

De ce point de vue, il doit être étudié les incidences de la LGV Limoges – Poitiers sur le devenir de la ligne nord – sud. Les trains Brive – Limoges – Paris passant tous – une vingtaine d'entre eux, avez-vous dit, Monsieur De TREGLOD ; à l'heure actuelle, c'est exactement ce qui se fait entre Brive – Limoges et Paris – passant tous, selon vous, par Poitiers, quel devenir pour les circulations Limoges – Châteauroux – Vierzon – Orléans – Paris ? Et au sud, pour les circulations Brive – Cahors – Montauban – Toulouse ?

Comment RFF entend-il assumer le plus haut niveau d'un maintien sur cet axe Paris – Toulouse dès lors que le passage de l'intégralité des trafics par Poitiers en tarirait les possibilités des voyageurs ? Quels impacts négatifs pour l'aménagement des territoires creusois, corréziens, à comparer aux impacts attendus d'une relation avec Poitou-Charentes ?

Deuxièmement, comment seront résolus les problèmes de saturation de la ligne Sud – Europe – Atlantique et de la gare Montparnasse que tout le monde met aujourd'hui en avant, et celui notamment de l'accès dans les meilleures conditions au réseau TGV national et international en l'absence de réalisation durant de très nombreuses années du barreau sud d'interconnexion des TGV en région parisienne ?

La Commission Nationale du Débat Public doit mettre en œuvre - et pas seulement se contenter d'écouter les propositions alternatives – ces études indépendamment du maître d'ouvrage dont les commentaires sur les solutions alternatives utilisant notamment l'axe nord – sud sont plus que sommaires et tendancieuses, afin de déterminer la meilleure réponse aux besoins du territoire.

Pour conclure, à l'évidence, comme l'a déclaré le CIADT de décembre 2003, la desserte du Limousin sera longtemps tributaire de l'axe POLT. La priorité pour le développement économique et le dynamisme de notre région réside donc dans l'amélioration rapide et progressive en termes de temps, de parcours, de confort, d'ouverture sur Roissy, sur l'Eurostar, Thalys et le réseau TGV est.

Je vous remercie et je vous demande de me pardonner d'avoir été un peu long.

## **Mme LARIVAILLE**

Vous avez été un peu long mais finalement, la plupart des questions que vous avez posées se retrouvent sur les fiches. Vous allez donc finalement nous faire gagner du temps.

## **M. De TREGLODE**

Je vais essayer d'apporter quelques compléments sur les réponses que nous avons pu faire.

En ce qui concerne la position du gouvernement et la position du CIADT, nous en avons déjà parlé. Ce projet a figuré dans les décisions du CIADT comme un projet à étudier – nous sommes encore très loin de la réalisation. C'est donc conformément à cette décision du gouvernement, prise dans le cadre du CIADT, que les études ont été engagées par RFF et dans le cadre d'un comité de suivi que nous avons constitué avec l'Etat et les grandes collectivités locales depuis presque deux ans. C'est donc dans ce cadre que ces études ont été réalisées. Il s'agit donc bien d'une position de l'Etat.

Concernant le calendrier, nous avons donné des indications. Il ne s'agit bien entendu que d'indications puisque nous n'en sommes pas encore à la réalisation. Un projet de ligne nouvelle suppose de nombreuses étapes différentes. Nous sommes à la première, le débat public, vient ensuite celle des études préliminaires, de l'avant-projet sommaire, etc. Chacune est sanctionnée, après concertation, éventuellement après enquête publique, par une décision du maître d'ouvrage, RFF et par une décision de l'Etat.

Pour le calendrier, nous avons indiqué dans le dossier support qu'il était possible, compte tenu des délais normaux de réalisation de ces différentes étapes, d'envisager une réalisation à l'horizon de la réalisation de la ligne Sud – Europe – Atlantique entre Tours et Bordeaux, c'est-à-dire 2016.

En ce qui concerne le financement, nous sommes encore vraiment très en amont pour esquisser ce qu'il pourrait être. Ce que je peux indiquer, c'est qu'il y a aujourd'hui au moins deux grandes méthodes différentes de financement.

- Il y a tout d'abord la méthode classique, celle que nous avons utilisée jusqu'à présent. Nous avons arrêté le financement il y a cinq ans pour la LGV Est-européenne, nous venons de l'arrêter pour la branche Est de la LGV Rhin Rhône et nous allons l'arrêter pour le prolongement du réseau vers Genève. Cette expérience montre, compte tenu de la complexité des études économiques et financières, du nombre des partenaires, que la finalisation du bouclage financier se fait en général peu de mois avant l'engagement effectif de la dernière phase, c'est-à-dire de la réalisation.
- Il y a maintenant une autre forme de financement : le partenariat public / privé, conformément à une loi de janvier 2006. RFF a maintenant la possibilité d'agir, par le biais de partenariats publics / privés, ce qui en facilite le financement, soit par le biais du Contrat de Partenariat, soit par le biais de la Délégation de Service Public. Le gouvernement a décidé, il y a peu de temps, de recourir à cette forme de délégation du service public, c'est-à-dire de la concession, pour la réalisation de la ligne Sud – Europe – Atlantique entre Tours et Bordeaux. Les discussions qui ont lieu en ce moment entre RFF, l'Etat et les collectivités locales portent sur la mise œuvre à très court terme de cette formule de financement.

Un exemple de répartition financière est donné dans le dossier support et qui concerne la LGV Est-européenne. Je peux en citer d'autres comme la répartition qui concerne la LGV Rhin Rhône.

En ce qui concerne les liens entre le projet de ligne nouvelle mettant Limoges à une quarantaine de Poitiers, le fonctionnement et la modernisation de la ligne nord – sud, je ne vais pas revenir sur ce que j'ai dit. Notre volonté est prouvée par les travaux en cours, de moderniser cette ligne. Nous dépensons 265 millions d'euros. A titre d'exemple, 265 millions d'euros correspondent à une vingtaine de kilomètres de ligne nouvelle. C'est donc un effort très important qui va se poursuivre.

Pourquoi puis-je affirmer qu'il va se poursuivre ? Parce qu'il existe un plan de rénovation du réseau ferré, à la suite d'un audit sur l'état du réseau, l'audit RIVIER. Au printemps dernier, le Ministre a annoncé un plan financier de renouvellement du réseau prévoyant des montants considérablement augmentés chaque année pour conduire la modernisation de ce type de lignes. Nous aurons donc les moyens financiers et nous pourrons poursuivre la modernisation du réseau classique.

En ce qui concerne les futurs trains qui circuleront sur la ligne Paris – Orléans – Limoges, bien entendu, il est difficile de donner une grille de dessertes à l'horizon de 2016 ou 2020. Comme je l'ai dit, la responsabilité des TER est de l'autorité organisatrice, la responsabilité des trains inter-cités est de celle de la SNCF. Partout en France - je ne connais aucun contre-exemple - l'arrivée de la Grande Vitesse s'est accompagnée d'un grossissement de l'offre de transport. Le meilleur exemple est Lyon mais on peut citer également celui de Marseille. Il n'y a donc aucune raison de penser qu'il en irait différemment pour la mise en service de la ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges qui, très sûrement, se traduira par un redéploiement et un renforcement de l'ensemble des dessertes plus fines que les dessertes du réseau à Grande Vitesse.

Enfin, sur la saturation de la gare Montparnasse et du tronçon de ligne nouvelle entre Paris et la bifurcation, nous avons mené, au cours des dernières années, beaucoup d'études, notamment dans le cadre de la LGV Sud –Europe – Atlantique, pour conduire à la nécessité de prévoir, dans le financement de la LGV SEA et dans le financement de la LGV Bretagne, une somme d'environ 150 millions d'euros. Cette somme permettra d'augmenter la capacité de ce tronçon notamment en recourant à une nouvelle technique de signalisation européenne, l'ERTMS, technique permettant d'augmenter de beaucoup le nombre de trains circulant en même temps sur une Ligne Grande Vitesse.

Le deuxième élément de cet investissement est le renforcement des installations électriques. De plus en plus de trains tirent beaucoup de courant, il y a donc nécessité de renforcer les installations électriques.

Le troisième point réside dans les travaux qui sont prévus et dont nous discutons avec l'autorité organisatrice des transports parisiens, la gare Montparnasse étant à la fois une gare TGV, une gare grandes lignes et une gare des trains de la banlieue parisienne. Un projet d'augmentation de la capacité de la gare Montparnasse est à l'étude. Une partie du financement correspondant à la part de capacité nécessaire au

TGV a été prévue également dans le financement de la LGV Sud – Europe – Atlantique.

## **M. SALIN**

Je voudrais expliquer le schéma que vous avez devant vous. Un des principes pour éviter une saturation sur cette section de ligne très chargée et en gare de Montparnasse, est que les TGV qui desservent Limoges puissent être couplés, c'est-à-dire accolés, à Poitiers, avec des TGV venant soit de La Rochelle soit de Bordeaux. Ce qui fait qu'en gare de Montparnasse, on aurait à quai un TGV double. On ne prendrait qu'un seul quai et qu'une seule voie mais on aurait deux TGV.

Le fait de coupler ces TGV fait que sur la section notamment entre Massy et Courtalin, il n'y aura pas plus de train. Il y aura un train mais avec deux TGV l'un derrière l'autre, l'un venant de Limoges, l'autre venant de Bordeaux.

*(Intervention inaudible de la salle)*

Il y aura, d'après les études que nous avons menées, des possibilités de couplage, à tel point que sur les onze allers et retours quotidiens, dix seront en couplage à Poitiers.

S'agissant du couplage / découplage, nous avons compté globalement dix minutes, mais cela est très large puisque selon les opérations, cela est de l'ordre de trois à six minutes.

## **M. COUDAMY**

Beaucoup de critiques sont faites ici mais je pense que cela est tout à fait normal car il faut se rappeler que cela fait vingt ans que l'on parle du TGV. Tous ceux qui critiquent aujourd'hui sont pour le TGV. Nous sommes tous pour le TGV. Nous sommes tous pour le développement de ce train à Grande Vitesse. Mais du fait que les études ont duré très longtemps et qu'un certain nombre de personnes a compliqué l'affaire, les Limousins sont grugés car cela fait vingt ans que l'on en parle, cela fait vingt ans qu'on fait des débats, des réunions, etc. Et il ne se passe rien.

Par conséquent, aujourd'hui, on peut être très sceptique. Il vaut mieux en effet un barreau Limoges – Poitiers plutôt que rien, mais il faudrait une fois pour toutes qu'on fasse une étude très sérieuse de la situation.

Qu'est-ce que l'aménagement du territoire ? C'est réfléchir à ce qui va se passer dans dix ans, vingt ans, trente ans. Actuellement, on se dit qu'à Marseille, il y a deux millions d'habitants et on fait un train TGV. Et qu'à Limoges, il n'y a que 200 000 personnes, cela ne vaut pas la peine.

Alors que l'aménagement du territoire, c'est le contraire. Il faut se demander ce que l'on va faire dans les régions où il y a peu de choses pour amener quelque chose.

Il s'agit de questions générales qui mériteraient certainement d'être étudiées.

J'ai par ailleurs quelques questions à poser sur la vitesse. On dit aujourd'hui que le train marche à 300 kilomètres / heure, c'est-à-dire que le train Paris – Marseille parcourt 450 kilomètres en 1h30. Pour Limoges, qui se trouve entre 400 et 500 kilomètres, on parle de deux heures. C'est un train à Grande Vitesse limitée. J'aimerais qu'on réponde à cette question car je crois qu'on dit beaucoup de choses à droite, à gauche, qui ne sont pas très sérieuses.

### **M. De TREGLODE**

Les trains à Grande Vitesse sur Ligne à Grande Vitesse roulent tous à 300 kilomètres / heure. Si vous calculez le temps de parcours d'un point A à un point B, il faut prendre en compte le temps d'accélération, le temps de décélération et les arrêts. Mais les trains à Grande Vitesse, en France, circulent à 300 kilomètres / heures et, à partir de la mise en service de la LGV Est-européenne, en juin 2007, nous aurons une première circulation à 320 kilomètres / heure qui pourrait être la circulation des rames capables d'avoir une circulation commerciale régulière à cette vitesse.

Il n'y a donc pas de surprise, je vous l'assure. Les calculs ont été correctement faits. Si un train roule à 300 kilomètres / heure entre Montparnasse et Poitiers puis entre Poitiers et Limoges, vous obtiendrez bien le temps de parcours que nous avons fait figurer dans le dossier support.

### **M. MOULIN**

Il est vrai que ce projet est très intéressant mais j'aimerais poser une question à Monsieur le Directeur de la SNCF. Ce TGV pourrait être accessible aux Périgourdins, aux Brivistes, mais qu'en est-il des Creusois ? Aujourd'hui, les Creusois ont une desserte autocar Guéret – La Souterraine et ils montent en train à Paris directement. J'ai l'impression que là, ils vont payer un billet de train pour faire La Souterraine – Limoges et ensuite Limoges – Poitiers – Toulouse. Quand on parle d'aménagement du territoire, de service public, on doit avoir un tarif commun à tous.

Vous avez parlé d'améliorer la ligne POLT en attendant. Ne serait-il pas judicieux, au lieu de payer le prix fort à peu près à un tarif identique au TGV un Corail TEOZ, de mettre des TGV qui seraient plus attractifs pour la clientèle jusque Paris – Austerlitz ?

### **M. MEYER – Directeur Régional de la SNCF**

J'ai compris qu'il y avait deux composantes dans votre question, la première étant l'aspect tarification. Les TGV ne sont plus sur des tarifications au kilomètre. Je pense qu'en tant qu'exploitant, je ne sais pas quel sera le coût du TGV entre Limoges ou d'autres villes et Paris. Cela dépendra des niveaux de péage que RFF nous consentira. Aujourd'hui, tout cela n'est pas arrêté.

Cela dit, sur la tarification, il est extrêmement compliqué de donner des informations totales car il existe des tarifs plus ou moins attractifs. De moins en moins de nos clients voyagent en plein tarif, et c'est tant mieux pour eux.

Le deuxième point est celui de savoir ce que devient la possibilité de se rendre à Paris pour des gares dites intermédiaires. Cela pose de facto la question de la desserte nord – sud qui est un cas particulier dans la problématique des TGV car souvent on renforce un axe classique en ligne Grande Vitesse, là on construit un shunt qui dérive un trafic par rapport à un axe historique. Je pense que certains de nos clients vont faire des calculs montre en main afin de savoir s'ils ont intérêt à redescendre sur Limoges pour prendre le TGV ou non.

Il resterait toujours des trains sur l'axe nord-sud mais avec une fréquence qui reste aujourd'hui totalement à déterminer et qui pèsera dans le débat puisque rien n'est arrêté. Il y aura bien sûr moins de trains nord-sud s'il y a un TGV transversal mais il y aura toujours des trains qui relieront la capitale jusqu'à Limoges et qui s'arrêteront dans des gares dites intermédiaires.

Voilà ce que peut dire le transporteur aujourd'hui sans en préciser la teneur, c'est beaucoup trop tôt. Je ne peux pas vous en dire plus.

### **M. LIMOUSIN, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et la Haute-Vienne**

Je voudrais vous exprimer la position unanime de la Chambre d'Agriculture, de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute Vienne.

Nous sommes d'accord avec le Président DENANOT sur l'intérêt du débat qui nous rassemble aujourd'hui. Nous n'avons jamais connu, sur ce sujet, un débat d'une telle consistance et c'est un véritable progrès démocratique que nous apprécions.

Nous nous réjouissons en deuxième point des informations techniques qui nous sont apportées par RFF. Elles viennent nous donner des éléments techniques comme nous n'en avons jamais encore eu sur ce type de destination où depuis quinze ans, nous avons entendu faux-semblants, approximations et promesses non tenues.

Troisièmement, nous partageons les analyses économiques qui ont présidé à l'élaboration du projet qui nous est soumis aujourd'hui, notamment sur deux points : la nécessité de mettre notre région dans la compétition des territoires à deux heures de Paris mais aussi de faire en sorte que nous ouvrons notre région sur la façade atlantique et que nous ne soyons pas exclusivement dépendants d'une desserte parisienne. On sait en effet qu'aujourd'hui, c'est l'exemple de Nantes, de La Rochelle, qui fera en sorte que nous trouverons des débouchés. De plus, ce projet peut s'inscrire à terme dans le projet soutenu par l'association ALTRO de desserte centre Europe ferroviaire que nous appelons aussi de nos vœux.

Nous partageons aussi la colère froide du maire de Limoges. Il y a des moments où il faut faire des choix, saisir des opportunités, prendre en compte un monde qui change.

Il ne faut pas se plaindre qu'il y a choix, il faut simplement choisir parce que cela quinze ans que l'on n'a pas choisi.

Enfin nous rappelons qu'un service ferroviaire de proximité et de qualité, que nous appelons de nos vœux, ne doit pas dispenser notre région et ses habitants d'accéder aux moyens de déplacement les plus modernes qui font la fierté de la France. Je vous pose la question : pourquoi pas nous ? Quand aujourd'hui Limoges est à la même distance de Paris que Marseille, croyez-vous vraiment que l'eau de Vassivière fasse le poids à côté de celle de la Méditerranée ?

## **M. THILLET**

Bonsoir. Je suis le Président de l'association « TGV Berry – Limousin – Pyrénées ». Nous avons créé, avec quelques amis, une association en novembre 2002 qui va solutionner en fin de compte tous vos problèmes.

Je vais lire un courrier, que je vais remettre à Madame la Présidente, et je vous expliquerai ensuite le détail de notre projet.

*« Madame la Présidente,*

*Aujourd'hui, 5 septembre 2006, débute à Limoges le débat public concernant le projet de Ligne Grande Vitesse Poitiers – Limoges.*

*Le 22 novembre 2002, un an avant que l'on prévoie le barreau Poitiers – Limoges, les statuts de l'association « TGV Berry – Limousin – Pyrénées » étaient déposés en préfecture de Châteauroux. Notre association a pour but la construction d'une Ligne Grande Vitesse afin de relier Paris à Châteauroux en une heure, et Paris à Limoges en deux heures, dans un premier temps, et dans un deuxième temps en 1h30 via Beauvilliers – Orléans – Vierzon – Châteauroux – La Souterraine – Limoges.*

*Je vous rappelle que notre projet permet entre autres de désenclaver le centre du territoire national en le raccordant au réseau grande vitesse européen. L'itinéraire proposé desservira douze départements représentant 4 millions d'habitants contre à peine 900 000 pour le projet Poitiers – Limoges.*

*Aussi, j'ai l'honneur de solliciter officiellement une étude comparative effectuée par RFF en tenant compte du nombre d'habitants bénéficiaires et de l'équilibre de l'aménagement du territoire. »*

Je vous remets cette lettre, Madame la Présidente, que vous transmettez aux autorités compétentes.

Notre projet s'inscrit dans une logique d'aménagement du territoire. Nous l'avons initié car nous ne voulons pas être écartés de la grande vitesse. Nous avons commencé cette association par l'initiation de ce projet et pour combattre le pendulaire. On vous parle du fameux TGV pendulaire, il faut que vous sachiez que nous avons tous été bernés avec ce projet, dans la mesure où les régions ont signé une convention en 1998. Elles ont re-signé en 2001. Mais les trains n'ont jamais été

commandés chez Alstom ; ils ne pouvaient donc pas rouler en 2005. Parole de Robert SAVY, à la Chambre de Commerce du Limousin en mai 2003 ou 2004. C'est là que j'ai connu Monsieur PAMBOUTZOGLOU qui m'a secoué parce que : si nous n'avons pas le train pendulaire, nous vous tiendrons pour responsables.

Notre projet consiste donc à se raccorder à Beauvilliers sur la ligne Sud –Europe – Atlantique, de redescendre sur Orléans – Vierzon – Châteauroux – La Souterraine – Limoges. Avec le nœud ferroviaire de Vierzon, vous avez la possibilité de redescendre sur Bourges, Montluçon, la Nièvre voire Clermont Ferrand.

C'est le meilleur projet d'aménagement du territoire. Je sais que nous sommes des gêneurs car tout le monde sait très bien que c'est le meilleur projet pour mettre Limoges à deux heures de Paris.

### **Mme LARIVAILLE**

Monsieur THILLET, s'il vous plaît, vous pourrez peut-être présenter votre projet le 5 octobre.

### **M. THILLET**

Je vais être bref. Je m'adresse à la population : si le barreau Poitiers – Limoges devait se réaliser, vous seriez éternellement à deux heures de Paris, alors que si vous passez par Orléans – Châteauroux, dans un premier temps, vous serez à deux heures, ensuite, dans un deuxième temps, certes plus éloigné, vous serez à 1h30 de Paris. Les chiffres de Monsieur SALIN sont les mêmes que les nôtres.

De plus, le barreau Poitiers – Limoges est un peu conçu comme les constructions de funiculaires car, ils ne vous l'ont pas dit, mais une seule voie est prévue. C'est donc comme si vous étiez au 18e siècle.

Pour augmenter la production de trains, si le TGV développe les territoires, il faudra que le TGV fasse un créneau de façon à laisser passer un train pour reprendre la ligne ensuite. Tandis que notre projet, certes nous devons penser à un pont sur la Loire, mais nous avons deux voies.

Monsieur De TREGLODE, que j'ai déjà eu l'occasion d'entendre au Sénat, à l'Assemblée Générale d'interconnexion du barreau sud, dit qu'il y aura une saturation des lignes. Comment faites-vous actuellement pour les TGV de La Rochelle ? Je présume que vous les raccordez sur un TGV qui arrive de Bordeaux. Pourquoi donc les raccorder maintenant sur un TGV qui arrive de Limoges ?

Vous parlez de saturation. Vous parlez – et en effet car c'est une chose dont on entend régulièrement parler au Sénat – du nouveau système de signalisation qui allait faire gagner un cadencement. La saturation n'existera donc pas !

Monsieur LEBOEUF, Directeur du Développement de la SNCF je crois, que l'on voit également régulièrement au Sénat, a bien dit que la gare d'Austerlitz était en projet de rénovation pour dé-saturer Montparnasse et la gare de Lyon. Je suis persuadé que les habitants de Limoges sont totalement indifférents à l'arrivée soit à Montparnasse soit à Austerlitz. Nous, Berrichons, également. Nous nous moquons totalement d'arriver à Austerlitz ou à Montparnasse. Le principal est d'arriver à Paris, se relier sur Strasbourg, sur Lille, sur Bruxelles, dans le meilleur temps.

Le meilleur projet est donc celui de passer par le centre de la France. Nous ne sommes pas contre le fait que Limoges soit à deux heures, soyez-en sûrs, mais pas par Poitiers. Limoges attend peut-être un peu de Poitiers mais Poitiers n'attend rien de Limoges. Monsieur PAMBOUTZOGLOU le disait lors de la réunion du 26 juin : la région Limousin est tournée vers Toulouse et vers Paris. L'aménagement du territoire en passant par Poitiers pour aller à Paris est totalement ridicule.

Je vous remercie.

### **Mme LARIVAILLE**

Nous reparlerons de ce projet, si vous le souhaitez, le 5 octobre.

### **M. BROUILLE, Vice-Président du Conseil Général de la Haute-Vienne**

Madame la Présidente, je voudrais excuser Madame la Présidente du Conseil Général qui, pour des raisons personnelles, n'a pu être là ce soir et qui m'a demandé de venir apporter sa contribution.

Je voulais simplement relever, en ce qui concerne le département de la Haute Vienne et le raccordement du réseau de TGV, que depuis décembre 1993, nous avons adopté la solution la plus rapide et la mise en œuvre la plus rapide. Je me souviens qu'il existait également à cette époque la possibilité de Poitiers.

Le département de la Haute Vienne, situé aux marges extrêmes du Massif Central, entretient des relations privilégiées dans les domaines universitaire, industriel, touristique et commercial avec la façade atlantique vers laquelle sa position géographique la tourne naturellement.

Il ne faut pas que ce choix de barreau entre Poitiers et Limoges dont nous parlons ce soir, occulte ou abandonne la ligne via Châteauroux – Vierzon – Orléans qui ne pourra pas tenir jusqu'en 2015 ou 2016 dans un tel état. Il ne faudra pas oublier ces réparations. Vous y avez répondu en partie.

Je voulais également évoquer la question de la complémentarité des modes de transport. Elle me paraît constituer en effet le point faible de ce dossier élaboré par RFF. Il faut la complémentarité du rail, de la route et cela semble être complètement ignoré. Cette absence peut tenir à un vide méthodologique, elle n'en pose pas moins

des problèmes, notamment à l'heure de l'aménagement de la liaison routière qui est également à l'étude.

Cette coexistence des infrastructures pose également, avec une acuité accrue, la question des enjeux en termes d'occupation des sols et d'environnement. Nos choix seront guidés par la recherche de l'option la moins pénalisante pour notre environnement.

Sur les financements, la position constante du Conseil Général a toujours été de ne pas intervenir sur les infrastructures d'intérêt national.

Au final, c'est de manière globalement favorable qu'à titre personnel, la Présidente du Conseil Général accueille le projet LGV tout en restant vigilante sur les conséquences du dossier. Vigilante au regard des masses financières, favorable néanmoins dans la mesure où ce projet constitue un début de réponse en termes de désenclavement ferroviaire et d'aménagement du territoire et offre une alternative au tout routier.

Je vous donnerai la suite des contributions. J'aimerais simplement dire qu'à titre personnel, même si cela doit en gêner certains, le POLT est mort dès l'instant où la région Midi-Pyrénées a choisi la LGV Toulouse – Bordeaux. Je ne vois pas comment deux régions, le Centre et le Limousin, auraient pu faire face à ce financement.

Je souhaiterais aussi que nous puissions, du moins en Limousin, avoir une certaine unanimité pour ce projet, comme nous l'avons eu par le passé, notamment pour les infrastructures numériques où nous avons été pionniers. J'espère que la liaison A10 – A20 pourra voir le jour également. Je pense que nous devons bientôt avoir une réunion à Poitiers à ce sujet.

On parle toujours de Paris, mais c'est aussi La Rochelle, Nantes, Bordeaux et le Pays Basque. On ne parle pas de cela. On a l'impression que tout est relié à Paris. Non, l'aménagement du territoire, ce n'est pas uniquement Paris.

Voilà ce que je souhaitais dire, Madame la Présidente. Je vous remettrai la contribution de Madame la Présidente du Conseil Général.

## **Mme LARIVAILLE**

J'ai encore deux demandes de prise de parole mais d'autres personnes souhaitent-elles encore s'exprimer ?

## **M. GUILLEMOT**

Mesdames et Messieurs, je suis inspecteur retraité de la SNCF. J'ai vécu de nombreuses années à la division des études SNCF ouest et j'ai terminé ma carrière à Limoges en 1982.

J'ai été immédiatement séduit par le barreau TGV Limoges – Poitiers. Je suis reconnaissant aux élus de la majorité qui ont milité pour la concrétisation de ce projet. J'ai vu que Monsieur RODET s'y était rallié et je l'ai applaudi.

En août 1990, j'ai écrit plusieurs fois au Président (incompris) pour signaler l'importance de cette option pour le Limousin et de la responsabilité que prendraient les élus en le repoussant. Même intervention auprès de Monsieur DENANOT en 2004 et même type de réponse : le POLT.

Corrélativement, j'ai envoyé copie aux médias, à la presse régionale, une analyse que j'avais réalisée sur les avantages du barreau. Je l'avais adressée également à Monsieur le Président du Conseil Régional, à Madame la Présidente du Conseil Général et à Monsieur le Maire de Limoges. Les médias n'ont même pas accusé réception ; ils sont restés absolument muets sur les avantages que pourrait présenter le barreau par rapport au POLT. Cette attitude, qui n'est pas à leur honneur, a bien démontré leur dépendance au pouvoir politique régional, alors polarisé sur le projet POLT, qui ne devait pas être critiqué. Ne parlons pas de la liberté d'expression des citoyens.

Venons-en au projet du barreau et mes réflexions sur la présentation actuelle du projet. D'une manière générale, je pense que les gains de temps peuvent être revus légèrement à la hausse, en affinant notamment les zones d'accélération du départ. A mon avis, les objectifs souhaitables seraient de mettre Poitiers à 30 minutes de Limoges et Paris en toute circonstance à moins de deux heures.

En fonction de la nouvelle situation envisagée, pourquoi ne pas revoir le contournement de Poitiers par l'ouest ? Son infléchissement dans cette direction pourrait peut-être faire gagner un peu de distance sur le barreau.

### **Mme LARIVAILLE**

Excusez-moi, Monsieur, votre contribution est-elle écrite complètement ?

### **M. GUILLEMOT**

Tout à fait mais elle n'est pas longue.

En tout état de cause, je pense qu'il serait souhaitable que la gare de Poitiers ne devienne pas une gare d'arrêt général et qu'en dehors des correspondances et en fonction des estimations du trafic, il existe de nombreux trains directs sans arrêt en direction de Paris. Je pense également que le raccordement de la ligne Sud – Europe – Atlantique devrait être réalisé à la fois sur les voies paires et impaires donnant au barreau l'accès direct nord sud. C'est-à-dire qu'on pourrait aller directement à Bordeaux sans transiter par la gare de Poitiers. Je suis d'ailleurs très sceptique sur le bricolage de rames qui impliquerait une synchronisation parfaite des horaires et qui entraîneront automatiquement des retards pour les TGV.

Option portant sur le choix du tracé : personnellement, je suis favorable à l'axe central qui semble donner les meilleurs temps et hostile à la variante consistant à (incompris) le trafic TER à la LGV. Le surcoût ne serait pas justifié dans une zone peu peuplée. La ligne TER actuellement améliorée n'aurait plus d'usager de bout en bout et devrait suffire pour drainer soit vers Poitiers soit vers Limoges.

Ceci n'exclut pas l'utilisation ponctuelle d'une plate-forme commune avec la ligne TER comme cela existe ailleurs. Une ligne TGV à voie unique à commande centralisée me semble tout à fait indiquée dans le cas qui nous intéresse.

Enfin, l'emprunt approximatif du même couloir que le TER ne devrait pas poser de graves problèmes au niveau de l'impact sur la population et de l'environnement. Il faudrait toutefois connaître le tracé définitif.

Mes réflexions sur le financement : je pense qu'il est souhaitable que la réalisation du barreau soit menée dans la même foulée que la ligne Sud - Europe - Atlantique. Les prix de revient du Génie Civil et de l'achat du matériel globalisés, devraient permettre d'abaisser le coût du projet. Que les régions intéressées ne refusent pas leur participation et négocient leur financement en prenant conscience de l'enjeu au niveau de leur désenclavement.

En imaginant Limoges reliée au réseau national, TGV Paris à moins de deux heures, et un parcours direct Limoges - Roissy - Lille, et l'ouverture sur la façade atlantique, l'axe Paris - Toulouse via Orléans et Limoges - Brive devrait être maintenu et même amélioré pour assurer les relations régionales nord-sud. Je dis bien : les relations régionales. En tout état de cause, il restera dans l'avenir, à la fin du règne tout camion, un couloir essentiel pour le fret.

Je vous remercie.

## **M. SALIN**

Concernant l'intervention de Monsieur THILLET, nous ne devons pas avoir la même lecture des chiffres car je maintiens ce que j'ai déjà dit. Un projet tel que vous l'avez décrit serait estimé entre 2,2 et 2,4 milliards d'euros.

Concernant la voie unique, il faut savoir que cette solution a été étudiée par RFF et permettrait non seulement de respecter tous les impératifs de sécurité actuellement en cours, mais permettrait également aux onze allers et retours quotidiens d'aller et venir sans problème et on pourrait même aller jusqu'à quinze. Selon les simulations que nous avons faites, à trente, quarante ans, il faudrait, avec le matériel que nous avons actuellement, quinze TGV pour répondre à la demande au fil de l'eau. Nous sommes avec des rames de type Atlantique. Si l'on met des rames de type Duplex, ce qui n'est pas interdit, on augmenterait encore la capacité.

Donc le fait d'avoir des sections à voie unique ne péjore en rien le potentiel d'évolution de cette ligne. C'est un élément que je souhaitais apporter car il me paraît essentiel.

S'agissant du temps, nous sommes actuellement, par l'option centrale, sur le meilleur temps d'1h50.

## **Intervenant**

*(Début d'intervention sans micro)*

... Vous serez sur une ligne adaptée seulement au départ, c'est cela le grand problème. Je pense que si on l'améliorait dans de bonnes conditions, on arriverait à gagner sur le temps, car une fois sur la ligne TGV, il n'y a plus de problème.

## **M. SALIN**

Voici une animation qui vous permet de voir comment fonctionne une ligne à voie unique. Il n'y a aucun problème de sécurité. Au niveau signalisation, tout est étudié pour qu'il n'y ait aucun problème, pour que deux TGV ne se retrouvent pas en même temps sur la voie unique.

Je signale qu'en Suisse, notamment dans le tunnel du Lotzberg, les Suisses ont une section à voie unique et font circuler des trains à 220 kilomètres / heure et sous tunnel. Ce n'est donc pas une première. Il existe, sur la section Poitiers – La Rochelle, une section à voie unique empruntée par des TGV à 140 kilomètres / heure. A ma connaissance, il n'y a jamais eu de problème.

## **Mme LARIVAILLE**

Je pense que la discussion n'est pas terminée mais nous allons peut-être arrêter pour donner la parole au dernier intervenant de la liste.

## **M. de La FOUCHARDIERE**

Meri beaucoup. Je suis étudiant en école de commerce et j'ai fait mes études à Limoges et à Poitiers. Ce sont donc deux villes que j'affectionne particulièrement. Je remarque qu'elles sont complémentaires. Je pense qu'il s'agit d'un projet intéressant car à Poitiers comme à Limoges, il y a des universités, des CHU, des entreprises et pour cette raison, ces deux villes ont besoin d'être reliées. Mettre Limoges à 35 minutes de Poitiers, capitale régionale la plus proche de Limoges, est vraiment quelque chose d'intéressant.

Je pense qu'il faut être lucide. Il faut se dire que ce projet est un peu la dernière chance...

Dans quinze ans, si le TGV n'est pas à Limoges, ce sera embêtant car cette ville perd aujourd'hui de son aura, de ses entreprises, de son emploi et elle a besoin d'un TGV. Sans cela, ce sera d'autres villes comme Poitiers, Toulouse ou Bordeaux qui prendront ces emplois. Limoges a absolument besoin de ce TGV. Ce projet est lucide.

Il faut que Limoges puisse être un carrefour ferroviaire. Cela est important pour le Limousin également car la région a besoin d'une métropole dynamique. La dynamique de la ville vient par le désenclavement et Limoges a besoin d'être désenclavée.

### **Intervenant**

*(Début d'intervention sans micro)*

... France Télécom... Les gens de Poitiers dépendent maintenant de Bordeaux. C'est un leurre de croire que cela va se développer. Ce n'est pas ainsi qu'on fait l'économie. Allez voir ce qui se passe dans d'autres entreprises. Nous dépendrons totalement de Poitiers. C'est cela la réalité. Nous en reparlerons.

### **Mme LARIVAILLE**

Nous en reparlerons certainement. Je pense que nous allons peut-être nous arrêter là pour aujourd'hui. Nous avons encore de nombreuses réunions au cours desquelles nous aurons l'occasion de nous rencontrer. Nous avons des réunions thématiques dont un bon nombre se déroule à Limoges.

Je vous donne donc rendez-vous lors de ces prochaines réunions.

Nous tenions aujourd'hui la réunion de lancement ; il est donc normal qu'elle ait été un peu vive. J'espère que les prochaines le seront un peu moins et que nous nous entendrons mieux les uns les autres.

Je précise que toutes les questions que nous avons recueillies auront des réponses.

Je vous remercie.