



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

André PAMBOUTZOGLU
Vice-Président chargé des Transports Collectifs
et des Infrastructures
27, bd de la Corderie
87031 LIMOGES Cédex



Madame Pierrette LARIVAILLE
Présidente de la CPDP LGV
POITIERS LIMOGES
31 place de la République
87000 LIMOGES

Limoges, le 7 novembre 2006

Madame la Présidente,

Je vous remercie de votre réponse. Votre courrier porte sur deux points : la date de la réunion sur le financement, la nécessité de "mettre à l'étude, par un cabinet indépendant, un projet alternatif". Je tiens à apporter les précisions suivantes.

Lors de la réunion des acteurs du 26 juin, consacrée au calendrier, j'ai indiqué que la date retenue pour aborder cette question, à savoir le 27 novembre, le débat étant clos le 13 décembre en Limousin, ne me semblait pas compatible avec les demandes de la CNDP : **"Apporter des indications suffisamment précises sur le financement de l'ouvrage et le calendrier de sa réalisation"**. A l'évidence aucun de ces éléments n'est réuni.

Pour l'échéancier il y a des délais incompressibles. Ils doivent être précis et précisés. Les déclarations approximatives du maître d'ouvrage ne permettent-elles pas des spéculations ?

- la majorité du Conseil Général de la Corrèze vote un vœu présenté par Madame CHIRAC pour une réalisation en 2014,

- la minorité du Conseil Régional demande la réalisation en 2016 date envisagée pour la LGV SEA Paris-Bordeaux en panne de financement.

Certes chacun est libre de présenter des vœux, de leur contenu. Mais le rôle de la Commission et du maître d'ouvrage n'est-il pas d'éviter que des spéculations faussent le débat ?

Concernant le financement, si "la date de l'atelier n'est pas un obstacle à sa finalité tel qu' il est prévu" **elle est un obstacle à la compréhension des citoyens. Elle laisse supposer que cette question est résolue, qu'elle est secondaire.** Je

Conseil Régional
Limousin
27, boulevard
de la Corderie
87031 Limoges cedex
téléphone
(33) 05 55 45 19 00
télécopie
(33) 05 55 45 18 25





**"EN MATIERE D'INDICATIONS SUFFISAMMENT PRECISES" demandées par la CNDP
on est loin du compte !!!**

Les éléments présentés page 78 du dossier RFF sont des exemples qui, en aucun cas, ne peuvent être appliqués au Limousin. La LGV est-européenne, la LGV Rhin-Rhône ont bénéficié à la fois de financements européens et de ceux de pays européens limitrophes.

Le commissaire M BARROT a fait savoir qu'il n'y aurait pas de financement européen pour la ligne Paris-Bordeaux, par ailleurs en panne de financement. Comment pourrait-il y en avoir pour le barreau Poitiers-Limoges ? Concernant la ligne SEA, la Région Poitou-Charentes est sollicitée à hauteur de 250 millions d'euros. Peut-elle dès lors être partenaire financier d'un barreau vers Limoges qui ne lui offrira ni ouverture sur la façade atlantique qu'elle possède, ni desserte vers Paris qu'elle a déjà ? Quels peuvent être alors les partenaires du Limousin ?

Le gouvernement ne cesse de faire savoir que l'Etat n'a pas d'argent. L'AFIT, agence de financement des infrastructures de transport, qui devait assurer les financements de l'Etat en matière ferroviaire ne disposera plus des moyens pérennes (prévus à sa création, provenant des péages autoroutiers) du fait de la privatisation des sociétés autoroutières. De nombreuses lignes LGV prévues sont en panne de financement et M. LONGUET Président de l'AFIT a annoncé, le 2 octobre, lors du colloque AVENIR RAIL des difficultés à partir de 2011. La desserte du Limousin mérite donc des précisions sur le financement, lequel conditionne l'échéance de réalisation.

Je note que les deux projets de LGV soumis au débat public Bordeaux-Toulouse, LGV PACA, avaient été préalablement inscrit au schéma des LGV (ce qui n'est toujours pas le cas de Poitiers-Limoges, malgré l'annonce faite par J.CHIRAC le 15 janvier 2006, d'en demander l'inscription au gouvernement). Ils sont le "fruit d'un vaste programme d'études conduit par RFF à la demande de l'Etat et des GRANDES COLLECTIVITES PARTENAIRES DU PROJET". Etudes et débat ont été financés par les collectivités. On connaît donc pour ces deux lignes les financeurs potentiels.

Rien de tel pour le barreau, projet objet d'une commande du seul gouvernement à RFF. L'Etat et RFF financeront-ils seuls la réalisation ?

Certes, comme vous l'indiquez, des questions ont abordé ce sujet, mais faute d'indications suffisamment précises, elles n'ont pas permis "d'enrichir" le débat. La commission n'ayant pas à donner d'avis tant sur les questions que sur les réponses, votre interrogation met en évidence une organisation défailante sur ce thème.

Il n'y a aucune difficulté technique à la réalisation d'une LGV où que ce soit. Les seuls problèmes posés sont ceux de son bien fondé et de son financement. On peut d'autant plus facilement être un fervent partisan que l'on n'est pas payeur.

Concernant l'étude d'un projet alternatif qui viserait à savoir dans quelles conditions, quels aménagements progressifs sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, pourraient permettre de relier Limoges à Paris en 2h10 (durée prévisible pour la quasi totalité des dessertes par Poitiers), je vous confirme cette demande. Je l'ai présentée à plusieurs reprises, lors de la réunion d'acteurs du 26 juin 2006, lors des débats, dans mon courrier du 3 octobre 2006. Elle serait une autre réponse





aux besoins du territoire, de son aménagement. Elle répondrait aux attentes de nombreuses collectivités et populations.

Le dossier RFF fait allusion à la décision du CIADT d'avril 1992, inscrivant un projet mettant Limoges à 2 H 07 de Paris par construction de 120 kms de LGV. A l'époque les TGV ne circulaient pas à 320 kms/h. On ne part donc pas de rien.

Si vous invoquez des lourdeurs administratives "peu compatibles avec la durée du débat public", vous ne mentionnez pas d'obstacles réglementaires à la réalisation d'études. Elles auraient dû être préalablement faites. Vous avez participé aux différents comités de suivi à la Préfecture de Région. Vous avez pu constater que cette étude a été demandée au maître d'ouvrage ainsi que celle concernant les flux de voyageurs sur l'axe POLT. Elles devaient contribuer à la constitution du dossier de saisine.

Aujourd'hui même, les plus fervents approbateurs du "barreau" mettent en avant le devenir des circulations grande ligne entre Limoges-Châteauroux-Vierzon-Paris et entre Brive-Cahors-Toulouse, dès lors que les onze circulations actuelles, aller-retour, sur Paris seraient réalisées en passant par Poitiers. Le peu de crédibilité des réponses apportées par RFF, notamment à La Souterraine, rend indispensable cette étude.

Quant à "l'étude de desserte rapide de l'axe ferroviaire Nord-Sud Paris-Orléans-Limoges-Toulouse" lancée par les Conseils Régionaux de Centre, Limousin et Midi-Pyrénées, elle a pour objectif de savoir comment leur territoire pourrait éviter d'être confronté à une longue période d'hibernation en matière ferroviaire. Son existence ne saurait dispenser la commission d'apporter les éléments qui doivent être les siens.

Je souhaite donc en conclusion :

- que votre courrier du 23 octobre 2006,
- que cette réponse

soient versés au débat public.

Je vous fais parvenir les deux demandes d'étude.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

André PAMBOUTZOGLOU