

Débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

La Souterraine, le 10 octobre 2006

Réunion Territoriale

Participants :

CPDP : Pierrette LARIVAILLE ; Michel ANDRAULT ; Josette FOURRIER ;

MAÎTRE D'OUVRAGE RFF : Sylvestre SALIN ; Richard ROUSSEAU ;

INTERVENANTS :

M. FURET - Maire de La Souterraine ; Président de la Communauté de Communes du Pays Sostranien ;

M. GAILLARD- Vice-président de l'Office de tourisme du Pays Sostranien ;

M. CHEVALIER – Chef d'Etablissement SNCF la Souterraine et Châteauroux ;

M. DEVILARD- Maire de Boussac, Conseiller Général de la Creuse ;

Mme FRUCHON – Direction du Développement SNCF Limousin ;

M. GUIBERT- Vice-président de la Chambre de Commerce de Limoges ;

M. LANDAUD ;

M. VERGNIER – Député-Maire de Guéret ;

M. CARPENTIER - Maire de Saint-Sébastien ;

M. MOUTAUD- Conseiller Général de la Creuse ;

M. CAMUS- FNAUT Limousin ;

M. PAMBOUTZOGLOU – Vice-président du Conseil Régional, Région Limousin

M. RICHERT - Secrétaire des Cheminots CGT de la Creuse ;

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

M. EDME – Communauté de Communes « Portes d'Occitanie » ;

M. CANIAUX- Président d'ALTRO ;

M. DUMIGNARD ;

M. BRANA ;

M. THEPIN ;

M. LARDY - Maire de Saint-Sulpice Laurière ;

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

Dans le cadre du débat public sur le projet de Ligne Grande Vitesse Poitiers-Limoges, vous êtes venus très nombreux et je m'en félicite, car évidemment, le débat public ne peut atteindre ses objectifs que si la participation du public est suffisamment large. Mais peut-être avant de poursuivre et sans plus tarder, je vais passer la parole à Monsieur FURET qui souhaite nous dire quelques mots. Monsieur FURET, maire de La Souterraine que tout le monde connaît.

M. FURET – Maire de La Souterraine, Président de la Communauté de Communes du Pays Sostranien

Si j'exprime quelques mots, il s'agira de mots d'accueil, de bienvenue, de courtoisie. Madame la Présidente, Madame, Monsieur, soyez les bienvenus à La Souterraine, où vous venez faire vivre le débat public. Vous l'avez déjà fait vivre en d'autres points de la Région Limousin. Vous continuerez, et notamment hors du Limousin.

Pour ce qui nous concerne, sur le territoire de La Souterraine, nous avons certainement une contribution à apporter. Il est probable que cette contribution sera un peu diverse, mais il me semble qu'il y aura sans doute une ossature commune. Ce sera le débat de tout à l'heure. Je m'inscris volontiers dans ce dernier, et je prendrai la parole pour donner mon avis. Mais à cette étape, je vous remercie d'avoir choisi La Souterraine pour ce débat public. Je crois qu'il était difficile de l'éviter, mais vous l'avez retenu, ce qui est une bonne chose.

Bien sûr, je souhaite que ce débat soit riche, intense, de qualité, et que vous puissiez en retirer la substantifique moelle. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur le Maire. Tout d'abord, quelques éléments concernant le déroulement de la réunion. Une présentation que je tenterai de faire la plus rapide possible de ce qu'est le débat public, ses objectifs, et ses modalités d'organisation. Ensuite, je répondrai à vos questions, si vous en avez, sur le débat public. Puis viendra l'exposé du maître d'ouvrage RFF qui vous présentera son projet et s'en suivra un débat avec la salle.

Principe du débat public

Je m'adresse particulièrement aux personnes qui participent pour la première fois à ce type de réunion. Beaucoup d'autres, que j'ai déjà rencontrées, connaissent mon discours. Je leur demanderai donc de patienter. Je m'adresse aux nouveaux arrivants. Je vais tenter d'être brève et je compléterai, le cas échéant, en répondant à vos questions.

Le débat public prévu par la loi a pour objet de faire participer la population au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement et d'équipement. Il se situe très à l'amont dans ce processus, et intervient alors qu'aucune décision n'est prise. J'insiste sur ce point, c'est important : aucune décision n'est prise au moment où intervient le débat public.

Cela signifie que le débat porte sur l'ensemble du dossier, que tout peut être discuté, qu'il s'agisse de l'opportunité du projet, de ses objectifs et de ses caractéristiques.

Tous les projets d'aménagement ne font évidemment pas l'objet d'un débat public. C'est la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante, qui décide si tel ou tel projet doit faire l'objet d'un débat public, en se fondant sur les enjeux du projet, en termes d'aménagement du territoire et en termes d'impacts socio-économiques et environnementaux.

La Commission Nationale du Débat Public a donc décidé d'organiser un débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges, compte tenu des enjeux de ce projet.

Elle a confié l'organisation et l'animation de ce débat à une commission particulière du débat public, qui est composée de cinq membres :

- Michel ANDRAULT,
- Josette FOURRIER,
- Michel PERIGORD,
- André POINTUD,
- moi-même.

La Commission Particulière du Débat Public est indépendante. J'insiste sur ce point. L'indépendance de la Commission est extrêmement importante. C'est-à-dire qu'elle ne porte pas de jugement, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur aucun des avis qui sont exprimés.

Quels sont plus précisément les objectifs et les modalités du débat public ?

Il s'agit de recueillir les points de vue des uns et des autres sur le projet, et ainsi, d'éclairer le maître d'ouvrage, afin qu'il puisse prendre sa décision concernant les suites à donner à son projet, en toute connaissance de cause. Il peut décider, à l'issue

du débat public, de poursuivre son projet. Il peut choisir de le modifier ou l'abandonner.

Cela dit, pour pouvoir émettre un point de vue, bien entendu, il faut être informé, et il faut avoir les moyens de s'exprimer. Vous pouvez donc le faire, dans le cadre de ces débats, en participant aux réunions publiques, en vous adressant à la Commission Particulière, soit par courrier, soit par carte T qui figure dans le Journal du Débat et qui vous permet de correspondre avec la Commission Particulière, soit par Internet.

Je rappelle que toutes les contributions écrites sont mises à la disposition de tous, via le site Internet, et que toutes les questions écrites recevront des réponses écrites. Je rappelle également que certaines contributions pourront faire l'objet de cahiers d'acteurs. Ces derniers sont publiés par la Commission et diffusés par ses soins, comme tous les autres documents du débat. Ils sont mis en ligne, distribués dans les réunions publiques, adressés à tous ceux qui en font la demande.

J'attire l'attention de ceux qui seraient tentés par ce mode d'expression sur le fait qu'il est nécessaire de prévoir un certain délai entre la réception de la proposition du cahier et sa finalisation et son édition. Autrement dit, je les invite à se manifester rapidement, car le délai est d'environ un mois. Comme le débat finit le 18 décembre, si vous avez des messages à faire passer via un cahier d'acteur, vous devez le faire rapidement.

Concernant l'information, sachez que les comptes rendus intégraux des réunions publiques sont disponibles et mis sur le site Internet de la Commission dans les douze à quinze jours suivant la réunion.

Le Journal du Débat, que vous connaissez, dont vous avez la primeur aujourd'hui du second numéro, rend compte de l'actualité du débat et de son déroulement.

Ce débat a été ouvert le 1^{er} septembre et se termine, comme je l'ai signalé précédemment, le 18 décembre. A l'issue du débat, la Commission Particulière fera un compte rendu complet, objectif bien sûr, de tout ce qui s'est dit et écrit pendant ces trois mois et demi. La Commission Nationale établira ensuite le bilan du débat, et ceci devra être fait dans les deux mois qui suivent la fin de ces débats. C'est-à-dire qu'avant le 18 février 2007, vous aurez connaissance du compte rendu du débat public. Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois au plus, pour faire connaître sa décision. Cette dernière sera connue avant le 18 mai 2007.

Le débat public, comme vous l'imaginez aisément, n'est pas un exercice très facile. En ce qui nous concerne, nous voulons, naturellement, un débat constructif, ce qui implique la participation du plus grand nombre. Cela implique également que tous ceux qui souhaitent s'exprimer puissent le faire, et que chacun fasse preuve de la plus grande honnêteté vis-à-vis de l'information qu'il délivre. Il ne faut surtout pas que les divergences d'opinions constituent un obstacle au dialogue, et je souhaite que les différents points de vue puissent se confronter en toute liberté et sérénité.

Deux points, peut-être, pour finir concernant les échanges qui vont suivre : vous êtes assez nombreux et beaucoup d'entre vous auront sans doute envie de s'exprimer. Il est toujours un peu difficile de gérer une salle aussi importante. Je vous propose -

mais quelquefois, nous nous apercevons que ce n'est pas forcément la bonne solution, nous changeons alors de méthode - dans un premier temps, de formuler vos questions et vos demandes d'intervention par écrit. Nous verrons si cela fonctionne ou non, et nous nous adapterons en conséquence.

Je voudrais souligner tout de même que la question écrite a un certain intérêt, dans la mesure où elle vous permet d'avoir, en plus de la réponse qui vous sera faite oralement par le maître d'ouvrage ou par d'autres intervenants, d'avoir une réponse écrite.

Pour ceux qui s'exprimeront oralement, je précise immédiatement, mais je serai sans doute amenée à le répéter, que la réunion est enregistrée. Je vous demanderai donc de parler distinctement et dans le micro. Je vous demanderai également de bien vouloir vous présenter. Dans « le feu de l'action », quelquefois, on oublie de se présenter et de parler dans le micro. Je me permettrai donc de vous rappeler à l'ordre.

Je cesse ici mon discours. Si vous avez des questions sur le débat public, je suis bien entendu à votre disposition pour répondre aux questions, sinon je passerai la parole au maître d'ouvrage, Réseau ferré de France.

Avez-vous des questions sur le débat public ? Manifestement, non.

Je passe immédiatement la parole à Réseau ferré de France, qui est représenté par Richard ROUSSEAU, qui est Directeur Régional pour les Régions Centre et Limousin, et Sylvestre SALIN, qui est Chef du Projet Débat Public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges.

Intervention du maître d'ouvrage

M. SALIN – Chef de projet débat public LGV Poitiers – Limoges

Madame la Présidente, merci, Mesdames et Messieurs, bonsoir. La présentation d'une quinzaine de minutes qui va suivre va s'articuler en deux parties. Dans un premier temps, nous aborderons le pourquoi de ce projet et son intérêt pour la Creuse, puis dans un deuxième temps, nous évoquerons les différentes options que Réseau ferré de France présente au débat.

Au préalable, je donnerai un élément de cadrage de contexte général. Le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges n'a de pertinence que s'il s'intègre dans un réseau.

Ce réseau de la Grande Vitesse est actuellement en cours de constitution en France. En juin 2007 sera mise en service la LGV Est européenne, une section de 300 kilomètres permettant de rejoindre Strasbourg depuis Paris, en 2 heures 20 depuis Paris.

A l'horizon 2016, la ligne Sud Europe Atlantique permettra de relier Paris à Bordeaux en 2 heures 10, et une région comme Midi-Pyrénées, une agglomération comme Toulouse, mais également une partie de l'Aquitaine, notamment Agen, a déjà fait le choix de venir se connecter à cette Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique pour pouvoir accéder à Paris.

Avec la réalisation de cette Ligne à Grande Vitesse, il y a constitution d'un réseau sur la façade Atlantique, qui passe à proximité du Limousin, mais qui ne le dessert pas. Il y a là une opportunité à saisir, du moins à étudier. Le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges s'inscrit dans cette logique.

Qu'apporterait ce projet au Limousin d'une manière générale ?

Il lui permettrait d'améliorer son accessibilité avec Paris et l'Ile-de-France. C'est un projet qui permet de mettre Limoges à deux heures de Paris et Brive à trois heures de Paris.

C'est un projet qui permettrait aussi d'accéder directement au réseau à Grande Vitesse national, voire européen, via Poitiers ou via Paris. Il s'agit donc de connexions possibles avec Lille, Londres, Bruxelles ou le sud de la façade Atlantique, Bordeaux et la frontière espagnole.

C'est un projet qui permettrait de renforcer les liens avec les villes de Poitiers et de Limoges, et d'améliorer la visibilité d'un bi-pôle urbain fort de 460 000 habitants, et d'améliorer son accessibilité au niveau national, voire européen.

Ce projet permettrait également d'accompagner la volonté d'ouverture sur la façade Atlantique exprimée par de nombreux acteurs du Limousin.

Ces quatre points, dont l'importance a été réaffirmée au cours des réunions précédentes, nous ont servi à élaborer le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges.

Du point de vue de la Creuse, nous pensons que ce projet offre de nouvelles possibilités d'accès à Paris et à l'Ile-de-France...

(Contestations dans la salle)

Mme LARIVAILLE

Laissez parler Monsieur SALIN, s'il vous plaît. Vous aurez la parole ensuite, soyez courtois. S'il vous plaît !

M. SALIN

... et apporte un accès rapide au réseau national à Grande Vitesse et à la façade Atlantique.

Concernant les nouvelles possibilités d'accès à Paris, pour Guéret, le fait de passer par Limoges - puisque actuellement on passe par La Souterraine et par Limoges - permettrait à Guéret d'avoir un nombre de dessertes sur Paris plus important qu'actuellement. Une fois que l'on est à Limoges, on dispose de dix allers et retours journaliers. Ce sont de nouvelles possibilités.

(Contestations)

Mme LARIVAILLE

Ecoutez, on n'entend pas Monsieur SALIN. Laissez-le parler ! Vous aurez la parole ensuite, je vous le promets.

M. SALIN

D'une manière générale, le fait de passer par Limoges, je le répète, offre de nouvelles possibilités, et permet même, dans certains cas, dans la partie sud du département, d'avoir des temps d'accès améliorés.

Mme LARIVAILLE

S'il vous plaît !

M. SALIN

Concernant les possibilités d'accès direct au réseau national à Grande Vitesse et à la façade Atlantique, le fait d'arriver à Poitiers et de passer par Poitiers, outre les possibilités d'aller en direction de Charles de Gaulle, mais qui intéressent davantage Limoges, mais qui peuvent aussi intéresser Guéret, il y a possibilité également de s'ouvrir sur la façade Atlantique, et donc à des villes comme La Rochelle, Bordeaux et la frontière espagnole.

La Gare de La Souterraine est une gare importante puisqu'il a été rappelé tout à l'heure que plus de 110 000 voyageurs y transitent chaque année, dont pratiquement 90 000 pour le service grande ligne. Son niveau de trafic assure sa pérennité. C'est un premier point, qui est, je pense, acquis, pour tout le monde. Avec un tel niveau de trafic, la question de la pérennité ne se pose même pas.

Ce qu'il faut savoir, c'est que le schéma de desserte, sur l'ensemble de l'axe, dans les années à venir, est amené à évoluer. De quelle manière ? Aujourd'hui, nous ne pouvons le dire. A dix ans, nous ne pouvons pas prévoir les dessertes.

Ce que nous pouvons dire en revanche, s'il y avait une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges, il y aurait évolution de la desserte sur l'axe classique Limoges – Châteauroux – Orléans - Paris, c'est un fait, mais je voudrais insister sur le fait que cette évolution ne veut pas dire déclin.

Je vais prendre un exemple simple qui présente un certain nombre de similitudes, qui n'est pas transposable intégralement sur l'axe qui nous concerne, mais qui est un exemple dont j'aimerais vous faire part : à Tours, il est possible d'aller à Paris par le TGV. Il y a environ une quinzaine de relations Tours-Paris. Mais à Tours, il est également possible d'aller à Paris par la ligne classique, traditionnelle, qui a été la ligne Bordeaux – Tours - Paris. Il a été mis en place, suite à la mise en service du TGV, un service AQUALIS, qui est un service spécifique. Que permet-il ? Il permet aux personnes qui habitent Tours, Blois, Orléans, mais également des petites villes intermédiaires, Onzain, Mer, Beaugency, de pouvoir accéder à Paris directement. Une ville comme Onzain, 6 000 habitants, a quinze allers et retours quotidiens sur Paris dont dix directs. Donc un accès à Paris.

Des missions complémentaires, c'est-à-dire des missions de desserte très fines, quasiment du TER, et des missions qui desservent les grandes villes, Tours, Saint-Pierre-Des-Corps, Blois, Orléans, ainsi que des missions desservant ces grandes villes plus des villes intermédiaires, Amboise, Onzain, Beaugency, Mer.

Donc des compléments de mission, des dessertes fines, des positionnements horaires qui font qu'une personne habitant Onzain ou Amboise peut être à Paris à une heure normale - on n'attend pas que les Parisiens soient passés. Nous avons des créneaux horaires positionnés correctement, ce qui constitue une offre complémentaire au TGV. On s'aperçoit tous les jours que c'est une ligne qui est utilisée. C'est-à-dire que les trains se remplissent pour un quart sur Tours – Saint-Pierre-Des-Corps. A Blois, le train est rempli à moitié, tout le monde descend à Orléans. Entre-temps il y a des dessertes intermédiaires où des personnes montent à chaque fois.

Ceci pour vous dire que même avec une LGV, on peut avoir des lignes classiques ayant une activité importante.

Troisième élément de réflexion : indépendamment du projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges, dans les années à venir, il faudra envisager le remplacement du matériel Corail, à l'horizon 2015/2020. A cette occasion-là nous reparlerons de nouveaux matériels et dessertes. Indépendamment du projet, il y aura donc une réorganisation de l'offre sur cet axe.

Je voulais apporter ces éléments à votre réflexion.

Concernant le projet de manière un peu plus pratique, celui-ci se compose de trois options de passage :

- une option nord, en bleu sur le graphique, qui prend le parti d'essayer de rejoindre le plus directement possible l'axe Paris – Orléans – Limoges ;
- une option dite centrale, dont l'objectif est d'utiliser le corridor des infrastructures existantes et d'aller au plus vite ;

- une option dite sud, en vert sur le graphique, qui prend le parti d'utiliser au maximum la Grande Vitesse, que ce soit sur la LGV Atlantique jusqu'à Tours ou sur la LGV Sud Europe Atlantique jusqu'à Ruffec.

Nous allons maintenant passer en revue les principales caractéristiques de ces trois options.

L'option nord, au sortir de Poitiers, oblique vers l'axe Paris – Orléans – Limoges pour venir se raccorder au nord de Limoges, globalement entre La Souterraine et Saint-Sulpice. Cette option, d'une longueur totale de 150 kilomètres, nécessiterait la création de 100 kilomètres de LGV, pour un coût de l'ordre de 1,15 milliard d'euros. Cette option permettrait de faire Paris-Limoges en 2 heures, mais également Poitiers-Limoges en 45 minutes.

L'option centrale prend le parti de réutiliser le couloir des infrastructures existantes, globalement la 147 et la ligne TER. C'est celle qui présente le linéaire total le plus court, 125 kilomètres, mais elle nécessiterait la création d'une section de ligne nouvelle la plus importante, de l'ordre de 115 kilomètres, d'où son coût supérieur à l'option précédente, de l'ordre de 1,3 milliard d'euros.

C'est la ligne qui présenterait les meilleurs temps de trajet. Dans ce cas de figure, il est en effet possible d'envisager un Paris – Limoges direct, sans arrêt à Poitiers, de l'ordre de 1 heure 50 et un Poitiers – Limoges en 35 minutes. Actuellement, Poitiers-Limoges se fait en 2 heures ; à la fin des opérations de modernisation en cours, ce trajet pourra se faire en 1h35. On divise donc le temps de trajet quasiment par trois.

L'option sud prend le parti d'utiliser la Grande Vitesse au maximum. C'est-à-dire que l'on va le plus loin possible sur la Ligne à Grande Vitesse, on descend quasiment au nord de Ruffec, puis on oblique en direction de Limoges pour venir se raccorder sur la ligne actuelle Angoulême-Limoges. D'un linéaire total de 160 kilomètres, cette option nécessiterait le moins de construction en matière de ligne nouvelle, puisque celle-ci ne serait que de 90 kilomètres. En matière de coût, de trafic et de temps de parcours, nous retrouvons des caractéristiques similaires à celle de l'option nord, c'est-à-dire un coût de 1,15 milliard d'euros et un temps Paris-Limoges de l'ordre de 2 heures.

En conclusion, je voudrais dire qu'avec ce projet, la Creuse pourra bénéficier d'un double accès sur Paris, sur La Souterraine et sur Limoges, et d'un accès rapide au réseau national de la Grande Vitesse et à la façade Atlantique via Limoges. Mais c'est un service dont la performance sera liée à la politique de rabattement à la fois sur Guéret et sur Limoges, que ce soit en TER, car ou voiture, et à la desserte de La Souterraine.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Nous avons reçu un certain nombre de questions et pour l'instant, deux demandes d'intervention par lesquelles nous allons commencer.

M. FURET

Je n'aurai pas besoin de beaucoup de temps pour exprimer ce que, me semble-t-il, beaucoup pensent dans cette salle.

A la fin des années 1990, nous avons pris connaissance d'un travail conduit par les trois Régions, Midi-Pyrénées, Limousin, Centre, travail conduit avec l'Etat, la SNCF, Réseau ferré de France, travail qui cheminait vers un train à Grande Vitesse sous une technologie appelée « le pendulaire ». Les habitants des trois Régions, et nous, particulièrement à La Souterraine, étions informés de ce travail. Nous avons été heureux lorsque celui-ci a abouti à une signature de la part de chacun de ceux que j'ai cités.

C'était en 2001 et nous arrivons aujourd'hui, avec un débat qui nous est proposé concernant un train à Grande Vitesse qui relierait Limoges à Poitiers.

Venir à La Souterraine pour nous présenter ce projet relève véritablement de la provocation.

(Applaudissements)

J'ai dit, Madame, tout le respect que je devais à la Commission et à votre présidence. Je dis effectivement que venir à La Souterraine avec des arguments que j'avais entendus à Guéret, dont j'ai dit ce que je pensais, mais qui me semblent avoir été amplifiés depuis la réunion de Guéret, des arguments qui voudraient creuser un sillon entre Guéret et La Souterraine, entre une partie du sud de la Creuse, qui pourrait être plus rapidement à Limoges, donc plus rapidement à Paris. Ces arguments ne sont pas bons.

Sachez en tout cas, pour ce qui concerne le Conseil Général, que sa majorité s'est prononcée sur un texte, dont vous avez certainement eu connaissance puisque la presse s'en est fait le relais, qui indique très clairement ce que nous pensons, à savoir que la priorité est de revenir à un projet de Train à Grande Vitesse sur la ligne historique Paris - Orléans - La Souterraine - Limoges - Toulouse. C'est ce qui est important.

Qu'il y ait ultérieurement d'autres projets, pourquoi pas ? Ce dont nous avons besoin pour l'aménagement du territoire, pour le désenclavement du territoire, c'est de pouvoir relier les différents points du territoire rural que nous avons entre Paris et Toulouse, mais particulièrement entre Vierzon et La Souterraine, dans les meilleures conditions de rapidité vers Paris.

Veillez m'excuser, mais quand vous prenez Tours pour référence, vraiment c'est mal connaître la géographie française que de comparer Tours et La Souterraine.

(Applaudissements)

Quand vous évoquez quinze liaisons entre Tours et Paris, dont dix liaisons directes, mais banco ! Donnez-nous quinze liaisons en direction de Paris demain, donnez-nous dix liaisons directes en direction de Paris, faites en sorte que ce soit à 2 heures 15 et vous aurez ici des gens qui vont vous applaudir. C'est ce que nous vous demandons. C'est ce que les Creusois, les Berrichons, l'ensemble de ceux qui habitent dans ce grand Massif Central qui est complètement à l'abandon en ce qui concerne les infrastructures ferroviaires, vous demandent. Donnez satisfaction à cette demande qui est, je peux vous le dire, l'émanation de tous les Creusois. J'ai indiqué ce qu'était la position de la majorité du Conseil Régional. Mon collègue, maire et conseiller général de Boussac, partage tout à fait l'avis que je viens d'exprimer.

S'il vous plaît, passons à ce qui nous intéresse, c'est-à-dire comment faisons-nous pour relier Limoges à Paris, Toulouse à Paris, par la ligne historique, dans les meilleurs délais et avec un certain nombre d'arrêts, pas tous car nous avons conscience que le Train à Grande Vitesse ne peut pas s'arrêter dans toutes les gares, mais un certain nombre d'arrêts qui fassent que nous puissions, nous aussi, être des Français à part entière.

(Applaudissements)

M. SALIN

Tout à l'heure, j'ai dit que l'exemple que je présentais avait certaines similitudes, mais n'était pas intégralement transposable. Je suis bien d'accord avec vous sur le fait qu'il y a des différences en termes de distances et de populations, mais je l'ai signalé d'entrée.

Concernant le projet POLT que vous évoquez, une décision a été prise au CIADT de décembre 2003 de ne pas le poursuivre. Deux raisons ont présidé à cette décision. La première concerne le niveau de rentabilité de ce projet, lié au fait qu'il ne concernait que quatre allers et retours, donc pas l'ensemble des trains circulant entre Toulouse, Brive, Limoges, Châteauroux et Paris. Le projet permettait un gain de temps limité, nous gagnions seize minutes à Limoges, huit à Châteauroux et ce pour une raison simple : le train pendulaire apporte des gains lorsqu'il pendule. Il pendule sur les sections sinueuses et il faut qu'il pendule longtemps. Globalement, jusqu'à Châteauroux, l'infrastructure est performante puisque l'on circule sur plus de 120 kilomètres à 200 kms/h, et elle a récemment fait l'objet d'une opération de renouvellement de la voie et du ballast, ce qui fait qu'il s'agit d'une ligne techniquement à fort potentiel offrant un niveau de confort important.

Donc un pendulaire qui ne présentait pas l'ensemble des avantages qu'on pouvait en attendre. C'est un premier élément.

Le deuxième élément était un élément d'exploitation, c'est-à-dire qu'il n'était prévu, pour faire ces quatre allers et retours, que six rames. Il était prévu d'avoir quatre dessertes qui faisaient Limoges-Paris, une desserte qui allait au-delà - qui était une desserte jonction, c'est-à-dire que nous ne rentrions pas dans les gares parisiennes, mais nous contournions par Roissy, je crois - et nous avons une seule rame en maintenance. Cela nécessitait la création d'un parc spécifique, car ce matériel n'existait pas, la gestion d'un parc spécifique entraînant des problèmes de fiabilité. C'est donc ces deux raisons qui ont présidé à cette décision.

En tout état de cause, il s'agit de deux projets distincts ne répondant pas aux mêmes fonctions. Le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges s'intègre dans un contexte qui a évolué, qui est notamment le fait fondamental et important que Toulouse et la Région Midi-Pyrénées ont choisi, pour accéder à Paris, de passer par Bordeaux. C'est quand même un élément important.

(Contestations dans la salle)

Un débat public a eu lieu récemment. Toulouse, en passant par Bordeaux, en utilisant la Ligne Sud Europe Atlantique, sera à 3 heures 10 de Paris. Voici les éléments qui font que POLT est un projet qui n'a pas été poursuivi.

(Contestations)

Mme LARIVAILLE

On ne vous entend pas tant que vous n'avez pas de micro de toute façon.

M. GAILLARD – Vice-président de l'office de tourisme du Pays Sostranien

Je suis Vice-président de l'Office de Tourisme du Pays Sostranien, mais je ne vous parlerai pas tout de suite de l'incidence touristique que risque d'avoir ce projet néfaste.

Il n'est pas facile d'intervenir derrière Monsieur FURET. Je partage entièrement ce qu'il a dit et j'aimerais apporter un témoignage, un témoignage d'amertume, de déception et d'incompréhension. Il se trouve que dans une vie antérieure, j'assistais tous les lundis matin et d'une manière beaucoup plus approfondie tous les mois, au Comité de Direction SNCF de la Région, puisque j'étais Directeur Délégué Fret. Peu importe, le fret n'était pas sur la sellette à ce moment-là, mais nous assistions tous aux débats du moment, au travail intense du moment qui était la création du POLT.

Je peux vous dire que pour nous, c'était vraiment quelque chose de formidable. Yves FURET a parlé des gens qui se sont investis à l'extérieur de la SNCF, mais à l'intérieur, nous ne pensions qu'à cela. D'ailleurs, la journée de présentation du pendulaire a été pour nous sensationnelle.

A ce moment-là, nous avons parlé du barreau également. Nos collègues techniciens de l'infrastructure – RFF n'existait pas à l'époque – et ceux du domaine des voyageurs avaient trouvé que le barreau n'était pas pertinent techniquement ni au point de vue marketing. Marketing pour les voyageurs, pertinence technique pour nos collègues de l'infrastructure et du matériel.

Est-ce que ces gens-là - il est dommage que Monsieur de TREGLODE, qui était en place à l'infrastructure à ce moment-là ne soit pas présent, il est désormais Directeur Général Adjoint de RFF - est-ce que ses collègues d'alors étaient des imbéciles ? Etaient-ils idiots d'avoir pensé que le POLT était techniquement plus intéressant ? Nous n'avons jamais parlé dans les études de ce que vous nous avez donné comme arguments.

Je disais que je voulais crier mon amertume et ma déception, car il faut tout de même penser qu'il y a eu des énergies et de l'argent dépensés, et que, in fine, tout le monde s'était mis d'accord sur le fait que les présidents de Région, dont le nôtre, se battent pour obtenir l'argent, la technique, pour organiser cette desserte du POLT.

Je ne veux pas entrer dans la polémique, mais s'il n'y avait pas eu de basses décisions - pas celles que vous avez expliquées, Monsieur SALIN, ce n'est pas de celles-là dont je veux parler – pour abandonner le POLT, nous aurions actuellement le POLT.

C'est vrai que nous ne gagnerions pas le temps gagné avec le TGV, c'est certain. Mais quand vous dites qu'il est intéressant d'avoir une desserte de Paris par Limoges, c'est tout de même aberrant. Actuellement, nous allons à Paris depuis La Souterraine en 2 heures 35. Il faut 45 minutes pour descendre à Limoges. Si vous mettez Limoges-Paris en 2 heures, cela fait 2 heures 45. Je ne sais pas si vous voyez le gain de temps !

(Applaudissements)

N'oubliez pas la rupture de charges qui n'est pas bonne, que nous n'avons pas dans nos relations directes.

C'est tout ce que je dirai de mon témoignage d'ancien Directeur SNCF, mais je voudrais maintenant dire mes craintes, en tant que Vice-président de l'Office de Tourisme et en tant que citoyen creusois, sur la desserte de la grande ligne.

Monsieur SALIN, je ne comprends pas que RFF puisse discuter à la place de l'opérateur qui est SNCF. RFF est le gérant de l'infrastructure. Ce n'est pas lui qui fera les études marketing pour savoir s'il y a la pertinence de garder la desserte de la grande ligne telle qu'elle est. Je connais trop bien les arcanes de la Direction SNCF – je ne parle pas de la Direction Régionale - pour vous dire que lorsque nous aurons décidé de faire une desserte qui sera totalement amputée de sa clientèle par les Limougeauds, qui ne viendront plus dans le train puisqu'ils passeront de l'autre côté, je ne suis pas sûr que nous garderons des trains de grande ligne avec la fréquence que nous avons et je ne suis pas sûr non plus que nous aurons carrément des trains de grande ligne.

Pour avoir l'habitude, je souhaiterais que la SNCF me démente, mais je ne pense pas qu'elle puisse s'engager, nous allons rapidement vers une jonction de TER avec de La Souterraine, le 10 octobre 2006

multiples ruptures de charges, au minimum deux, avec Châteauroux. Ensuite la grande ligne sera une ligne qui ne sera pas bien desservie.

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

Très brièvement, puisque Monsieur a fait référence à des expériences qu'il avait vécues professionnellement antérieurement, je vais me permettre de faire de même puisque j'ai un long passé à la SNCF et que j'ai été étroitement associé à l'élaboration du schéma des TGV.

Dire aujourd'hui que le barreau était un mauvais projet, je vais faire référence à quelqu'un que Monsieur a dû connaître, Michel WALRAVE, dont l'expérience est sans contexte, qui était le père de ce barreau TGV, et qui considérait dans des notes qu'il a écrites, que c'était la meilleure solution pour arriver à réaliser la desserte de Limoges.

Je rappelle que Monsieur WALRAVE, qui est devenu le patron de l'UIC, est encore considéré, même s'il est à la retraite depuis un certain temps, comme le père de la Grande Vitesse Ferroviaire. Je suis désolé, il faut savoir de quoi on parle !

(Contestations)

Mme LARIVAILLE

Continuez, Monsieur ROUSSEAU, s'il vous plaît.

M. ROUSSEAU

Quand nous disons « on aurait pu avoir des TGV pendulaires pratiquement dans les deux ans », nous savons tous très bien que les réflexions ont été ralenties parce que le problème de transformation d'anciennes rames TGV Atlantique à mi-vie n'était pas résolu techniquement. Le cahier des charges des matériels n'était pas encore complètement bouclé et il y a donc là un grave problème à dire « on aurait pu faire sur deux ans » puisque beaucoup de choses étaient encore à définir.

Du point de vue infrastructures, je suis clair, le problème était relativement simple. Le problème de la transformation d'un matériel à mi-vie était encore à résoudre. Je crains fort que si nous nous étions accrochés à cette solution de transformation de TGV pendulaires, nous serions peut-être aujourd'hui encore en train de chercher des solutions du côté de la SNCF. Je crois que personne ne peut infirmer cette position, car le problème n'est pas de retirer du mérite à la Direction du Matériel de la SNCF mais le problème est particulièrement complexe.

Par rapport à ce dispositif, il est terrible de se trouver dans la situation de toujours regarder dans le rétroviseur.

(Contestations)

M. CHEVALIER – Chef d’Etablissement de La Souterraine et Châteauroux

Je ne vais pas revenir sur le professionnalisme des gens de la SNCF lorsqu’ils travaillent sur les études des dessertes. Que ce soit il y a dix ans, aujourd’hui ou demain, ce professionnalisme n’est pas à remettre en question.

Cela dit, nouvelle desserte, nouveau schéma, donc nouvelle proposition. Il y a un réseau classique qui perdurera, cela est évident. Monsieur ROUSSEAU l’a dit. Nous modernisons cette ligne et elle continuera d’être très performante. Il y a la possibilité peut-être de se raccorder sur un réseau TGV avec une offre différente. Il n’en reste pas moins que le réseau classique restera toujours ici et la SNCF fera toujours l’offre la plus adaptée en la matière, en termes de volumes comme de dessertes. Il est bien évident, même si cela fait toujours bondir, dans un souci économique. On ne peut pas se permettre de monter des dessertes qui ne soient pas pertinentes sur ce plan.

Je rappelle que nous sommes une entreprise publique à caractère industriel et commercial et que dans ce cadre-là nous avons une obligation de résultat. Il s’agit soit de faire des bénéfices pour augmenter notre capacité d’autofinancement, soit pour le moins, d’équilibrer nos comptes.

M. DEVILARD – Maire de Boussac, Conseiller Général de la Creuse

Merci Madame la Présidente. Je ferai une intervention relativement brève puisque je suis entièrement d’accord avec ce que mon collègue et ami Yves FURET a déclaré. Etant un élu du nord-est du département, mon propos est d’apporter la solidarité de notre secteur au débat et au combat que nous menons dans tout le département, car en effet, ce barreau Poitiers-Limoges laisse de côté, il faut le dire, toute la partie centrale de notre territoire.

Nous expliquer que partir de Limoges pour remonter vers Guéret, La Souterraine, et je ne parle pas de Boussac parce que nous sommes totalement en dehors de la sphère possible, ne paraît pas très sérieux.

Et puis, il n’y a pas que le département de la Creuse. Nous avons des voisins. Je pense aux départements de l’Indre et du Cher. Toute une zone est laissée de côté par ce projet de barreau Poitiers-Limoges et cela ne nous satisfait absolument pas. C’est vrai que la modernisation de la ligne historique nous paraît très urgente et de nature à mieux répondre à nos besoins.

Certes, je sais qu’il faut toujours parler de rentabilité, mais permettez-moi de vous dire que nous entendons tellement parler de rentabilité lorsqu’il s’agit des entreprises privées, que nous aimerions que de temps en temps, l’aménagement du territoire soit pris en compte par les entreprises publiques ou alors, ce n’est plus la peine d’être en France.

(Applaudissements)

M. SALIN

Je ne voudrais pas qu'il y ait de méprise sur le message que j'ai essayé d'émettre. J'ai dit que cela offrait de nouvelles possibilités. C'est-à-dire que les gens pourront se rabattre sur Limoges où ils disposeront d'une nouvelle offre. J'ai simplement dit « une nouvelle offre ».

(Contestations)

Mme LARIVAILLE

S'il vous plaît ! Laissez parler Monsieur SALIN.

M. SALIN

Ce que je vous ai dit, c'est qu'il y aura toujours des dessertes qui passeront par La Souterraine, qui desserviront Paris. Cela ne veut pas dire que lorsque nous serons à La Souterraine, nous serons systématiquement obligés de descendre à Limoges pour aller sur Paris. Ce n'est pas ce que nous avons dit.

(Contestations)

En matière de trains, je vous l'ai dit tout à l'heure dans mon propos, RFF est l'un des acteurs du ferroviaire mais ce n'est pas lui qui définit les dessertes au niveau grandes lignes car c'est de la compétence de la SNCF. Je vous ai simplement donné un exemple qui est une réalité, qui fonctionne depuis pratiquement une dizaine d'années. Allez voir des gens qui prennent le train à Blois, à Mer, à Beaugency, et demandez-leur !

Mme LARIVAILLE

On se calme !

Mme FRUCHON - Direction du développement, SNCF Limousin

Je voudrais apporter quelques éléments. Tout d'abord sur le rôle de la SNCF : nous sommes opérateur, transporteur et nous ferons les dessertes qui sont utiles aux populations en fonction des infrastructures qui nous sont livrées. TGV ou non, notre objectif est de développer les dessertes. Nous sommes bien d'accord.

Je ne viens pas pour donner un coup de main à RFF ou pour aider à faire passer un projet. Je voulais simplement vous rassurer sur le fait suivant : qu'il y ait un TGV par Poitiers ou pas par Poitiers, la SNCF veut développer son activité sur l'axe nord-sud. Pour l'instant, nous ne savons pas, il est trop tôt pour le dire, nous sommes à dix ans avant la mise en place d'une desserte, mais la desserte de la Creuse et la desserte vers Paris constituent un de nos soucis et un de nos objectifs. Nous chercherons à trouver avec les populations, avec nos partenaires, une desserte utile aux populations de la Creuse à l'horizon du projet.

S'il y a un TGV, on sait que des flux vont se reporter naturellement de Limoges vers Poitiers pour aller jusqu'à Paris. Il faudra bien transporter les autres flux et c'est notre travail. On peut donc penser qu'à l'horizon de la mise en place d'une desserte TGV par Poitiers, nous pourrions mieux positionner les trains qui resteront sur l'axe. Il y en aura peut-être un petit peu moins que maintenant, mais il y en aura suffisamment...

(Contestations)

Mme LARIVAILLE

Soyez corrects ! Laissez parler Madame.

Mme FRUCHON

Il y en aura suffisamment pour transporter le potentiel des Creusois et l'avantage...

Mme LARIVAILLE

Cela ne sert à rien de crier. Laissez parler Madame FRUCHON, vous vous exprimerez ensuite.

Mme FRUCHON

... laissez-moi finir, l'avantage est qu'avec l'arrivée d'une ligne LGV sur une région, c'est toute la région qui en bénéficie. Vous pouvez voir sur le TGV Atlantique, sur le TGV Nord, il y a des bonds de trafics de 30, de 40 voire 45 %, et cela bénéficie à toute une région. Il ne faut pas oublier cela.

Le positionnement des lignes sur l'axe classique sera fait de façon beaucoup plus souple, c'est-à-dire que nous aurons peut-être moins de trains sur l'axe parce qu'il n'y aura pas les TGV, mais nous ferons tout pour que les dessertes soient utiles et rapides.

M. GUIBERT – Vice –Président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne

Je suis Vice-président de la Chambre de Commerce de Limoges. J'habite Limoges, j'ai une maison à Dompierre-les-Eglises. Je connais donc bien La Souterraine parce que j'y prends le train de temps en temps et c'est pratique.

J'avoue que je comprends l'amertume de la Creuse, de La Souterraine, parce que cette solution ne semble pas leur convenir. Je voudrais cependant vous appeler à un peu de réalisme et je vais vous raconter une histoire.

Il y a quinze ans, nous avons tous refusé cette solution du TGV par Poitiers. Depuis quinze ans, il ne s'est rien fait et nous n'avons rien eu. Cette fois-ci, si nous ne sommes pas tous derrière cette solution, nous reperdrons quinze ans et nous n'aurons rien. Le réalisme, c'est cela ! Une solution est proposée. Elle est possible, elle est faisable dans un délai rapide, il faut la choisir. Elle n'est pas parfaite, mais il n'y a pas que la Creuse en Limousin...

(Contestations – sifflements)

Mme LARIVAILLE

On se calme ! On se calme ! Terminez s'il vous plaît, Monsieur GUIBERT.

M. GUIBERT

Je pense que j'ai le droit de parler parce que figurez-vous que j'ai dirigé une société pendant 25 ans, j'ai passé 15 000 heures dans le train. Je pense qu'il faut choisir la solution qui est faisable le plus vite possible pour remédier à cet état de choses.

Le TGV et le POLT dont on vous a parlé, sont des leurres. Toulouse a choisi une autre solution. Toulouse n'est donc plus avec nous. Aujourd'hui, la solution par Poitiers, même si elle est imparfaite, a le mérite d'être une solution pour le Limousin.

M. LANDAUD

Je suis chef d'entreprise à La Souterraine. Nous utilisons le train pour deux choses, pour aller à Paris et à Toulouse, et pour que nos clients viennent nous voir. Comme l'a dit Monsieur GAILLARD, avec cette nouvelle LGV, nous avons des chances de mettre plus de temps qu'actuellement.

Par ailleurs, on oublie le coût. Pour aller à Paris avec le TGV, cela va nous coûter deux fois plus cher, à nous, petites entreprises. La rentabilité économique, c'est aussi nos petites entreprises en Creuse.

(Applaudissements)

Nos clients viennent nous voir et nous allons les chercher à la gare. Aujourd'hui, pour faire La Croisière-La Souterraine, je mets sept minutes assurées. Si je vais à Limoges, c'est quarante-cinq minutes non garanties. Qui paie ? L'entreprise. Il s'agit de mon temps, de nos clients.

Ce qui m'inquiète un peu c'est que la personne de la SNCF dit que peut-être il y aura moins de trains sur cette ligne, mais peut-être y en aura-t-il beaucoup moins, et peut-être n'y en aura-t-il plus qui correspondront à nos horaires. Le train du matin, aux environs de 7 heures, est très pratique. S'il n'existe plus, que vont devenir nos petites entreprises creusoises ?

M. ROUSSEAU

Je voudrais faire deux réponses rapides. D'abord, je vais vous dire, de responsable d'entreprise à responsable d'entreprise, que nous avons investi 265 millions d'euros au cours des trois dernières années et cela va se terminer avec les travaux qui vont se réaliser dans le mois qui vient, aux environs de La Souterraine. 265 millions d'euros, si nous ne croyions pas à la pérennité de l'axe, nous aurions vraiment une attitude d'irresponsables.

D'autre part, vous dites « le prix va augmenter de tant et tant ». J'ai vu des papiers où des gens connaissent déjà le prix du TGV dans quinze ans, quand il sera construit. Félicitations !

(Contestation)

J'irai jusqu'au bout de ce que j'ai à dire. Ce n'est pas parce qu'on crie dans la salle que je ne vais pas répondre !

Mme LARIVAILLE

Calmez-vous ! Ne nous énervons pas !

M. LANDAUD

Excusez-moi, mais le prix Paris-Poitiers aujourd'hui, en première classe, est tout de même 83 euros. Paris-La Souterraine coûte 60 euros. Je ne pense pas que la SNCF nous fasse cadeau du Poitiers-Limoges.

M. ROUSSEAU

Il y a, sur les TGV, de multiples tarifications à des niveaux extrêmement différents. D'autre part, ce qui est clair, que nous avons dit dans une autre réunion, et j'en terminerai là sans hausser le ton, c'est qu'un billet de TGV entre Avignon et Marseille est quasiment le même prix. Quand on arrive à des distances importantes, la dégressivité est importante également.

(Contestation)

Mme LARIVAILLE

Vous n'entendez rien si vous criez.

M. CHEVALIER

Sur la tarification, en effet, on ne peut pas dire aujourd'hui combien cela coûtera dans dix ans, comment nous pourrions relier La Souterraine à Paris en passant par le TGV. Ce qui est sûr et certain, c'est que la SNCF va se positionner pour être un transporteur performant et donc trouver le prix qui sera le plus adapté pour ces relations.

Nous rechercherons donc automatiquement un prix qui, globalement, est un prix de marché, qui sera à même d'être attractif par le biais de différentes offres commerciales comme nous pouvons le faire dans le TGV aujourd'hui, qui sont tout à fait pertinentes puisque les TGV sur les Lignes à Grande Vitesse sont très fréquentés.

Nous avons des possibilités de réponses. Nous ne les avons pas aujourd'hui, forcément, mais nous trouverons les offres les plus adaptées aux besoins de la population.

Nous avons, nous, entreprise ferroviaire, tout intérêt à remplir les trains, notamment quand ils sont modernes et confortables. Nous trouverons donc des solutions pour avoir les meilleurs prix sur ces relations.

M. VERGNIER – Député-Maire de Guéret

Merci Madame la Présidente. Un débat public est tout de même intéressant puisque cela permet de donner la parole aux citoyens. Nous la prenons donc. Il ne faut pas vous étonner que nous la prenions avec le ton que nous souhaitons lui donner, surtout quand nous sommes l'objet d'un certain nombre de provocations.

Mme LARIVAILLE

Non, mais l'essentiel est que l'on s'entende.

M. VERGNIER

Je voudrais tout de même replacer le débat là où il doit être car vous essayez de nous égarer. D'abord, êtes-vous venus là pour nous vendre le barreau ? Je croyais que vous n'étiez pas venus pour cela. Je croyais que vous étiez venus là pour nous parler du barreau et non pour nous le vendre. Or, manifestement, à chaque fois que nous réagissons, vous nous prenez pour des demeurés et des imbéciles.

Ensuite, vous ne gagnerez pas sur les oppositions qui peuvent être faites entre les villes de la Creuse. Nous sommes un département qui veut vivre dans une région et cela nous semble plus important que de tenter de nous opposer les uns aux autres.

Mais quel est l'objectif des infrastructures ? Je m'adresse à la personne qui nous a parlé de développement économique. Je croyais, naïvement peut-être – Monsieur, vous avez sans doute beaucoup plus d'expérience – qu'on créait des infrastructures pour créer du développement économique.

Que cherchent les chefs d'entreprise ? Ils cherchent les infrastructures. Cela a été dit par Monsieur LANDAUD. Croyez-moi, si vous mettez en place un barreau qui s'appelle Limoges-Poitiers, vous allez vers la centralisation économique et vers la désertification de la Creuse. Invariablement, c'est ce que vous allez faire, que vous allez produire ! Parce qu'il y a le transport des voyageurs – et ceux-là ne sont pas à cinq minutes près – mais il y a aussi tout ce qui est du développement.

Depuis des années, la Région Limousin a investi pour faire une autoroute A20 gratuite. Nous sommes en train de faire une nationale 145, gratuite elle aussi, pour que nos départements retrouvent de la compétitivité. Et que va-t-on nous faire ? Un barreau qui va centraliser !

Mais rassurez-vous, nous n'avons rien contre Limoges, nous n'avons rien contre Brive. Tout ce qui est bon pour Limoges, tout ce qui est bon pour Brive, est bon pour la Région, mais tout ce qui est mauvais pour la Creuse, nous le dénoncerons.

Essayez d'analyser cela deux minutes tout de même !

Quand vous nous expliquez l'abandon du POLT, vous nous parlez du pendulaire, mais nous n'avons jamais demandé de pendulaire ! C'est vous qui nous l'avez proposé. Nous n'avons jamais parlé de cela. Nous avons demandé des TGV sur la ligne et la modernisation. C'était une technique, nous disait-on, qui allait révolutionner, nous l'avons même essayé avec les photographes, etc., car il était en gare de La Souterraine. C'était une grande technique et nous allions voir ce que nous allions voir !

Soyez un peu gentils avec nous ! Si vous nous prenez pour des gens de deuxième zone ou de troisième zone, nous allons hausser le ton, mais pas au nom de la politique ou de choses comme cela, parce que nous pensons que des départements comme le nôtre ont un avenir, notamment un avenir économique. Nous allons vraiment nous battre jusqu'au bout pour que vous puissiez le prendre en compte.

Regardez, il y a eu d'autres projets. Il y a eu le projet du Y renversé. Pourquoi voudrait-on balayer tout cela d'un seul coup ? Monsieur nous dit : « voilà enfin le projet qu'il vous faut, même s'il n'est pas parfait. » Au moins, la fin de la phrase était bonne « il n'est pas parfait. », c'est sûr !

Nous sommes Creusois et ne nous en veuillez pas d'être Creusois en Limousin. Nous sommes ici ce soir pour vous parler de la Creuse. Nous vous en parlons fortement car nous croyons au développement de ces départements. Si vous ne parlez que de rentabilité, excusez-moi du peu, allons-y !

Service public, rentabilité, franchement, nous n'allons pas nous comprendre.

Vous ramener toujours la rentabilité à la situation immédiate. C'est comme cela que jour après jour, le déclin s'annonce. Mais la rentabilité se juge sur l'avenir et non sur la situation immédiate. Que faites-vous pour aider la Creuse ? Dites-nous ce que vous proposez pour aider la Creuse ? C'est ce qui nous intéresse, ce n'est pas le reste !

(Applaudissements)

M. ROUSSEAU

Je parle devant les responsables du Conseil Régional qui ont déjà eu des contacts avec nous et les services de l'Etat. Dans les futurs contrats de projets, cofinancés par la Région, l'Etat et d'autres partenaires, la Creuse n'est pas du tout oubliée.

Nous sommes par exemple en train de réfléchir au raccordement de Saint Sulpice vers Guéret qui pourrait être mis en œuvre dans des délais qui ne sont pas déraisonnables. C'est un projet dont on parle depuis très longtemps.

Je disais précédemment que dans une zone très proche d'ici, sur la modernisation de l'axe Poitiers-Limoges, l'investissement de RFF va être supérieur à 13 millions d'euros dans l'enveloppe des 265 que j'évoquais, cela représente tout de même des sommes colossales, ce qui veut dire que sur la modernisation de l'axe que vous appelez de vos vœux, le travail est réalisé.

Un Intervenant

Vous disiez : « nous ne demandions pas le pendulaire, nous demandions le TGV sur cet axe ». J'extrapole ce que vous a dit Sylvestre SAILIN : un TGV sur cet axe, même modernisé, où les trains roulent actuellement sur la plupart des portions à 200 kms/h quand il s'agit de Corail et de TEOZ, ne roule que 20 kms/h plus vite et sur certaines portions. Cela signifie qu'un TGV entre Poitiers et Limoges gagnait huit minutes par rapport aux besoins...

(Contestation)

Nous pouvons confirmer ces chiffres qui ont fait l'objet d'études très importantes et ce n'est pas contestable.

M. CARPENTIER – Maire de Saint-Sébastien

Je ne vais pas en rajouter par rapport à ce qu'ont dit Messieurs VERGNIER, FURET et autres, mais je voudrais apporter un petit témoignage.

Je suis Parisien, je suis venu m'installer dans la Creuse, je suis maire d'une commune et je suis arrivé dans une petite gare qui s'appelle la gare de Saint Sébastien. Elle existe toujours jusqu'à présent, mais nous savons très bien que demain, elle sera peut-être fermée, malheureusement, comme cela s'est passé pour d'autres gares en milieu rural.

Avant cette réunion, j'ai entendu Michel VERGNIER parler du combat que mènent sans arrêt les maires pour défendre et maintenir le service public. Pour qui ? Pour les citoyens, pour les habitants de nos communes.

Aujourd'hui, on nous parle d'un barreau TGV. Notre conseil municipal a voté contre. Parce que nous sommes sur la ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse et que nous souhaitons que cette ligne continue.

Je dirais simplement que les gares ferment. J'étais dans un service public, comme vous Madame, j'étais dans un grand service public, EDF-GDF. Quand je suis parti en retraite, je sentais l'orientation prise. Ce qui vient de se passer avec la mini tempête, demain, dans deux ans, dans trois ans, dans dix ans, n'existera plus. Il faudra attendre deux ou trois jours pour être dépanné.

Les grandes lignes, sur lesquelles nous n'aurons aucun droit, les choses sur lesquelles nous n'aurons aucun droit de parole et où les décisions seront prises ailleurs, je dis non. Je souhaite qu'aujourd'hui, on écoute un peu plus les gens qui habitent le milieu rural et qui souhaitent avoir une vie, un développement et des entreprises qui s'implantent.

M.me LARIVAILLE

J'entends qu'un bon nombre de collectivités ont délibéré. Je pense qu'il serait intéressant que la Commission Particulière du Débat Public ait connaissance de ces délibérations. Nous lisons la presse, mais nous aimerions avoir quelque chose de plus officiel. Je vous remercie.

M. MOUTAUD – Conseiller Général de la Creuse

Merci Madame la Présidente de me donner la parole. Merci d'être venus à La Souterraine, nous écouter.

C'est un débat public. C'est un peu *chaud*, il est vrai, mais il ne faut pas trop venir nous provoquer tout de même. Je parle de certaines personnes et non de vous, Madame la Présidente.

Néanmoins, la concertation est là et de ce point de vue au moins, nous pouvons être satisfaits. Je conçois que le barreau TGV soit intéressant pour Limoges, pour une partie de la Haute-Vienne sans doute, une partie de la Corrèze peut-être aussi car de toute façon, à partir de Limoges, les gens gagneront du temps. Pour la Creuse, une partie de la Haute-Vienne, les Régions Centre et Auvergne, c'est en revanche une véritable catastrophe.

Si ce barreau TGV se réalise, la situation, n'en doutons pas, sera figée pour longtemps. La SNCF et RFF n'auront qu'un intérêt très limité à investir sur la ligne traditionnelle. Quoique vous nous disiez – certes des travaux ont été réalisés, d'autres sont prévus – mais nous avons vu cela aussi sur d'autres lignes et nous avons aussi vu des travaux s'arrêter à un certain moment lorsque vous constatez qu'il n'y a plus la rentabilité. Parce qu'il y a la rentabilité derrière.

Soit les régions prendront le relais, mais à quel prix ? Nous sommes déjà des régions pas très riches. Soit les dessertes seront de plus en plus aléatoires, nous voyons l'évolution sur certaines lignes de la région.

Dans ce projet, l'aménagement du territoire est complètement absent. On peut même dire que pour une grande partie du centre de la France, tout développement deviendra très difficile.

Le département de la Creuse a longtemps été considéré comme enclavé. Les projets routiers réalisés ou en cours ont changé la donne et notre position centrale nous donne elle-même certains atouts. La fréquentation de la gare de La Souterraine démontre pleinement qu'elle joue un rôle incontestable dans ce désenclavement. La construction de ce barreau TGV sera un véritable coup de poignard dans le dos de tous ceux qui se battent depuis longtemps et croyez que nous sommes nombreux pour le développement de notre Région. Les derniers recensements nous donnent quelques raisons d'espérer pourtant.

Le débat public, ce n'est pas sur le barreau TGV Limoges-Poitiers qu'il devrait avoir lieu, c'est sur la ligne Paris – Limoges – Toulouse. Le barreau TGV pour la Creuse et

bien au-delà, nous n'en voulons pas. Le seul vrai projet d'aménagement du territoire, c'était le Y renversé, qu'on a abandonné délibérément.

On nous a expliqué que l'on ne gagnait pas de temps pour aller à Limoges avec un TGV : huit minutes. Ecoutez, il ne faut tout de même pas nous prendre pour des imbéciles. Quand on fait un véritable TGV, on gagne forcément du temps ! Il ne faut pas nous raconter d'histoire !

Le projet du Y renversé coûte plus cher, c'est vrai, mais il aurait concerné une population immense en définitive, tout le grand centre de la France, qui ne demande qu'à vivre.

Vous nous parlez de la liaison Limoges-Guéret. Il y a une solution en fait : faites-nous un barreau Limoges-Guéret. Peut-être qu'alors, nous réfléchirons et peut-être finirons-nous par y trouver notre compte ! La ligne Bordeaux Lyon y trouvera son compte aussi, pour une partie en tout cas.

Pour terminer, je voudrais simplement dire que je suis complètement opposé à ce barreau TGV, parce que ce serait le désengagement complet, à brève échéance, de la SNCF et de RFF, sur la ligne traditionnelle.

Vous savez bien faire dans ce domaine. Nous vivons depuis plus de vingt ans la démolition programmée de la ligne Bordeaux-Lyon. Nous connaissons bien les méthodes. On désorganise d'abord, on constate ensuite qu'il y a moins de voyageurs et cela, nous n'en voulons pas.

Pour terminer très rapidement, j'ajouterais que j'ai relevé dernièrement dans le journal « Propos d'un jour » :

« *Vitesse, déjà 25 ans.*

Ainsi, le Train à Grande Vitesse, inauguré en 1981 fêtera son 25^{ième} anniversaire et il s'élancera au début de l'année prochaine à 320 kms/h, bientôt à 360 vers de nouveaux horizons. On mesure à l'aube de ces records, toujours améliorés, les progrès accomplis dans l'aventure du rail, progrès pour faire oublier les distances et gommer les heures qui hier encore séparaient Marseille, Nantes ou Strasbourg de Paris ; progrès pour plus d'efficacité, de sécurité et de confort.

Pour autant, l'accomplissement de telles avancées ne souligne-t-il pas par la même occasion les nouveaux reculs des régions en marge de cette conquête technologique ? Comment, observant l'oubli ferroviaire auquel est abandonnée une partie du territoire, ne pas considérer que paradoxalement, plus le TGV file à la vitesse de l'éclair, plus un autre record s'accroît, qui remise aux temps anciens des diligences les habitants des provinces ignorées et à leurs vieilles machines à bout de souffle ? »
Réfléchissez ?

M. SALIN

Dans le projet Poitiers-Limoges, certes, le TGV s'arrête à Limoges. Il continuera sur Brive sur ligne classique. Mais en France, le système ferroviaire n'est pas uniquement le TGV. Il y a coexistence de plusieurs réseaux, de plusieurs systèmes.

Le TGV arrive à Limoges, descend à Brive, et, depuis les étoiles de Limoges et de Brive, grâce au relais pris par le TER mais aussi par les cars des conseils régionaux, va permettre de diffuser cet effet. C'est-à-dire qu'avec le projet, des villes comme Périgueux, comme Aurillac, comme Rodez, capitalisent sur le gain.

Il y a une spécificité sur la Creuse mais la représentante de la SNCF vous l'a dit, il n'y a pas de raison de penser qu'il y aura suppression de la gare et des dessertes de La Souterraine.

(Contestations)

Le TGV arrive donc à Limoges et, notamment à Guéret, avec un aménagement possible sur la ligne, on peut gagner un temps substantiel. J'insiste : il y a de nouvelles possibilités. On ouvre le champ des possibles. Il sera toujours possible de partir par La Souterraine et d'aller sur Paris. Les gens de Guéret pourront soit aller à La Souterraine, soit décider de passer par Limoges et de prendre en TGV, en fonction d'un certain nombre de critères qui leur seront propres, parce que les horaires leur correspondront mieux, parce que les plages horaires des TGV les intéresseront.

(Contestations)

Mme LARIVAILLE

S'il vous plaît ! Ecoutez ce qu'on vous dit ! Ne criez pas, cela ne sert à rien !

M. SALIN

Je fais un simple calcul qui n'est qu'un calcul théorique, je vous l'accorde, mais qui illustre mon propos.

Notre propos n'est pas d'essayer de couper la Creuse du nord de la Creuse du sud, ce n'est pas cela. C'est d'offrir un panel de possibilités. Quelqu'un qui habite à Aubusson...

Mme LARIVAILLE

S'il vous plaît !

(Contestations)

M. SALIN

Justement, nous parlions de rabattement, mais c'est la possibilité que tout un chacun a d'aller d'un point A à un point B le plus vite possible. Quelqu'un qui habite à Aubusson peut soit aller à La Souterraine, cela lui fait 1 heure 10, soit à Limoges, cela lui fait 1 heure 30. Il prend sa voiture, il se rabat sur Limoges ou La Souterraine.

Est-ce que je peux finir ?

Mme LARIVAILLE

S'il vous plaît ! Ecoutez Monsieur SALIN encore deux minutes. Attendez qu'il ait fini de s'exprimer !

M. SALIN

Il aura donc la possibilité de prendre sa voiture et d'aller à La Souterraine où il pourra prendre d'autres moyens...

(Sifflements – hurlements)

Mme LARIVAILLE

Arrêtez de crier ! On écoute Monsieur SALIN.

M. SALIN

Tout cela pour dire que quelqu'un qui habite à Aubusson pourra passer par Limoges et La Souterraine et aura un gain de temps à passer par Limoges. C'est une possibilité qu'il pourra utiliser. Cela ne veut pas dire que quelqu'un qui habite dans le nord du département descendra à Limoges ; il continuera d'aller à La Souterraine parce que c'est plus pratique pour lui et qu'il y aura des trains. Tout simplement.

M. FURET

Sans compter que la démonstration est fausse !

(Applaudissements)

Mme LARIVAILLE

Expliquez-vous ?

M. FURET

Aujourd'hui, avec une automobile, on fait Aubusson-La Souterraine en une heure. Une heure à la vitesse réglementaire. Je connais très bien le parcours, je le fais chaque semaine. Il y a 75 kilomètres.

On arrive à La Souterraine, surtout grâce au pôle intermodal désormais, on se stationne et dans les minutes qui suivent, on prend le train.

Si on veut aller sur Limoges, il y a 100 kilomètres. En termes de coût, ce sera donc plus cher en carburant. Nous mettons 1 heure 30, il faut trouver le stationnement, admettons que cela se fasse rapidement...

M. SALIN

Il y a un pôle à Limoges permettant de se garer.

M. FURET

Quand vous comptabilisez les temps, y compris dans la situation actuelle, vous n'allez pas plus vite en allant sur Limoges. Faites le calcul !

Ce que je peux vous dire, c'est qu'en termes de coûts, ce qui n'est pas négligeable, cela coûtera beaucoup plus cher. Ce que je peux dire aussi, c'est que le maire d'Aubusson, conseiller général, partage totalement l'avis que je viens d'exprimer.

(Intervention hors micro)

Mme LARIVAILLE

Nous avons pris les demandes d'intervention, ensuite nous passerons les questions.

Non, ce n'est pas dirigé du tout. Monsieur CAMUS !

M. CAMUS – FNAUT Limousin

Merci Madame La Présidente. Je suis Jean-Louis CAMUS, de la FNAUT.

On nous a dit qu'il y avait une évolution. Certes, tout évolue. On nous a dit qu'il ne fallait pas regarder dans le rétroviseur.

Dans le rétroviseur, je vois un souci du service public et d'aménagement du territoire, et quand je regarde devant, tout au moins avec ce qu'on nous propose aujourd'hui, je vois une priorité au service commercial et un abandon du service public et de l'aménagement du territoire. Je suis donc tenté de regarder un peu derrière.

Certes, la SNCF doit équilibrer ses comptes, mais nous étions habitués à des choses comme la péréquation, des choses comme cela, qui favorisaient tout le monde et qui harmonisaient le territoire.

Je ne pense pas que les gens qui ont élaboré le TGV étaient plus idiots que ceux qui nous proposent des projets maintenant. On fait des projets à quinze ans ; je vais donc regarder quinze ans en arrière, c'est-à-dire en 1991. Il y avait un schéma directeur des TGV qui lui, irriguait tout le territoire et qui ne se limitait pas, comme on veut le faire maintenant dans de nombreux projets, aux métropoles régionales, qui certes, ont droit à un TGV, mais les autres ?

Le projet que vous nous présentez n'est pas financé. Vous nous dites qu'il y aura un partenariat public / privé, d'accord, c'est à la mode. Je voudrais savoir quels sont les partenaires privés qui voudront mettre de l'argent dans ce projet. Je voudrais aussi savoir quels seront les partenaires publics. Peut-être la ville de Limoges, peut-être la ville de Brive. L'Europe, il n'en sera pas question. Vous avez dit que pour RFF, un tiers du montant pourrait se faire, mais il y a le reste. Le financement est donc plus obscur que réel.

Votre projet coûte beaucoup plus cher que la modernisation de la ligne actuelle qui est demandée, pour un gain de temps d'une vingtaine de minutes. Oui, la ligne modernisée, des portions TGV, une circulation de TGV. Il présente l'avantage tout de même d'être un projet phasable et permet de gagner de plus en plus de temps.

Lorsque je dis vingt minutes, vous *tiquez* un peu, mais je vais même dire que l'on perdra du temps si l'on va vers Roissy ou vers Lille, parce qu'il faut prendre la direction de Valenton qui est déjà saturée et que l'on n'a pas à prendre à Paris Austerlitz la liaison qui est beaucoup facile et beaucoup plus rapide.

C'est être de mauvaise foi que de nier que si le barreau existe, il n'y aura pas assèchement des dessertes actuelles. La Région Auvergne l'a bien compris. Elle aussi avait un projet de ligne Clermont-Ferrand – Montchanin pour rejoindre d'autres lignes. Elle l'a abandonné. Elle préfère la modernisation de la ligne actuelle Clermont - Ferrand– Paris plutôt que ce barreau.

En résumé et en conclusion, oui pour la modernisation de l'axe actuel avec la circulation de TGV, la suppression des passages à niveau par exemple qui permettra de rouler au moins à 220 kms/h et plus si nous faisons rouler le TGV.

Mais voyons plus loin ! Certains ont parlé du Y renversé. J'ai demandé officiellement à Madame la Présidente que nous comparions ce projet avec l'ancien projet du Y renversé et que le parallèle soit fait entre ces deux projets et une véritable étude comparative. C'est peut-être le rétroviseur mais cela me semble nécessaire.

M. ROUSSEAU

Je ne réponds pas sur le financement. Sur la question du Y renversé et du barreau, je fais référence à ce que j'ai dit précédemment ; ayant été associé étroitement à ces travaux en 1992, dans le schéma directeur des TGV. Michel WARLAVE, patron des projets TGV à la SNCF – RFF n'existait pas à l'époque – disait qu'il aurait fallu mettre le barreau.

(Contestations)

M. SALIN

Le schéma directeur de 1992 avec le Y renversé...

(Intervention hors micro – Contestations)

Mme LARIVAILLE

La salle pose des questions et c'est en réponse aux questions que Monsieur SALIN de RFF répond. Nous écoutons la salle, ne vous inquiétez pas.

M. SALIN

Le Y renversé était un concept du schéma directeur de 1992 qui consistait à associer deux projets TGV, un projet de TGV Limousin et un projet de TGV Auvergne, et de les faire se connecter aux environs d'Etampes.

Non, sur le schéma directeur de 1992, le raccordement ne se faisait pas à Vierzon mais au niveau d'Etampes. Je vous apporte des éléments de connaissances et historiques sur la genèse de ces projets.

Dans les études qui ont amené à ce schéma de 1992, pour la desserte de Limoges, deux options avaient été envisagées :

- l'une venait s'appuyer sur la future LGV SEA, qui envisageait déjà un barreau Poitiers-Limoges et qui permettait à l'époque un temps de l'ordre de deux heures ;

- l'autre solution, dite de l'Y renversé, qui permettait de faire Paris-Limoges en 2 heures 07.

A l'époque, il a été décidé de faire le Y renversé. Celui-ci a donc été inscrit au schéma directeur. Par la suite, le rapport ROUVILLOIS a décidé de ne pas conserver ce Y renversé car les branches Auvergne et Limousin n'ont pas été jugées suffisamment rentables.

(Contestations)

Je vous apporte les éléments qui ont présidé à cette décision. Dans le rapport ROUVILLOIS – mentionné dans le dossier support que vous pouvez consulter – un ensemble d'éléments explique pourquoi le Y renversé n'a pas eu de suite.

Mme LARIVAILLE

Voilà donc sur le Y renversé les réponses que RFF pouvait apporter à Monsieur CAMUS et à Monsieur MOUTAUD. Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU –Vice-président du Conseil Régional, Région Limousin

Madame la Présidente, je vous remercie de me donner la parole. Je suis intervenu dans de nombreux débats déjà. J'interviens à titre personnel, car je souhaite me faire une idée et tenir compte de tout ce qui se dit sur le territoire limousin parce que je participe à l'élaboration de la position Régionale.

Je partage un peu le point de vue de Michel VERGNIER lorsqu'il dit que l'on est venu nous vendre le projet. Je crois que c'est une des raisons des raisons qui explique la manière dont la salle réagit.

La vraie question qui est posée est : quelle est la meilleure desserte pour le territoire limousin en termes d'aménagement de son territoire, en termes de Ligne à Grande Vitesse ?

Les réponses ont été multiples. Vous venez de dire, Monsieur SALIN, qu'il y a eu un premier projet, inscrit au schéma des Lignes à Grande Vitesse en 1992 et qui, à partir de 120 kilomètres de lignes LGV entre Paris et Limoges, permettait, à une époque où les trains ne roulaient ni à 300, ni à 320, d'être à 2 heures 07.

Vous nous parlez de raisons de rentabilité. Je ne sais pas s'il s'agit du rapport ROUVILLOIS, en tout état de cause, la décision a été prise par Monsieur BALLADUR.

A la suite de quoi, on nous a présenté un deuxième projet en Limousin : le projet dit de TGV pendulaire. Il devait avoir une meilleure rentabilité parce qu'il devait être moins cher. Il était effectivement bien moins cher, à tel point que certains l'ont baptisé « TGV du pauvre » et que nous étions des misérabilistes en Limousin de vouloir accepter cela. Sauf que cela faisait l'accord de tous. Ce projet permettait de

gagner du temps, peut-être pas le temps que permettrait le barreau, je vous l'accorde.

En tout état de cause, si j'interviens c'est parce que je trouve que vous donnez toujours de mauvaises raisons.

La décision de supprimer le TGV pendulaire alors qu'il était programmé dans les moindres détails, son financement était bouclé, les horaires étaient définis, la politique d'arrêt en gare était établie. Et au bas du protocole d'accord figuraient les signatures de RFF et de la SNCF. Je suppose que ces deux entreprises ont toujours aujourd'hui la crédibilité qu'elles avaient à l'époque. Je le suppose.

Vous donnez deux mauvaises raisons de l'abandon de ce projet. Je vous ai déjà signalé à plusieurs reprises que les documents qui sont soumis au public disent qu'entre Paris et Limoges, on ne gagnait que seize minutes, alors qu'il s'agit de vingt.

Vous minorez les possibilités de gain de temps. Vous prenez comme meilleur temps de parcours entre Paris et Limoges 2 heures 46 lorsqu'il s'agit de compter pour le pendulaire, et vous prenez comme meilleur temps 2 heures 50 lorsque vous comptez pour le barreau Limoges-Poitiers. C'est donc bien vingt minutes que nous gagnions. Il est sûr que nous n'avons pas encore gagné une heure, mais si ce projet avait été mis sur les rails, nous l'aurions accepté.

Deuxième mauvaise raison que vous nous donnez : c'est dire « il n'y avait que six rames. » Je vous accorde que c'était un problème, sauf que le coût des ateliers de maintenance était supporté par les régions, que l'augmentation du coût de la pendulation était supportée par les régions qui ont fait savoir qu'elles le prenaient en compte.

Je dis cela parce que vous nous donnez encore une autre mauvaise raison de cet abandon. Il s'agit en fait d'une décision purement politique. Le CIADT de 2003 qui a supprimé le TGV pendulaire pour le Limousin, à cause des six rames peut-être, a conservé la possibilité de le faire pour le TGV Bretagne, auquel cas plusieurs rames supplémentaires seraient venues s'ajouter.

Concernant ces six rames du TGV Limousin, l'on pourrait remettre en cause le projet en Bretagne. A moins qu'on leur ait menti à l'époque, ce qui n'est pas impossible. Sauf qu'aujourd'hui, il y a toujours la volonté de faire ce TGV en Bretagne. Je crois qu'il faut donner de vraies raisons du débat et permettre aux gens de se faire une véritable opinion.

J'en viens à vos chiffres concernant les trafics. Je suppose que pour calculer les pourcentages d'augmentation du trafic avec les options 1, 2 et 3, vous êtes partis des trafics actuels. On ne peut pas, à mon avis, faire autrement.

Je prends donc deux exemples. Sur l'option centrale, vous prévoyez un trafic de 2,2 millions soit une augmentation de plus 30 % sur le trafic actuel. Pour l'autre option, vous prévoyez 2,1 millions soit 22 % d'augmentation. C'est effectivement l'effet TGV. Cela amène de la fréquentation supplémentaire, ce qui est normal.

Mais si je reviens à 2,1 millions moins 30 %, je retrouve la population des usagers qui utilisent l'axe normal. A partir de là, je cherche les usagers qu'il va rester. Si vous prenez les 2,2 millions sur cette liaison par Poitiers, je cherche ceux qui vont rester sur l'axe normal.

La SNCF doit effectivement être associée à ce projet. Je comprends les difficultés qu'elle a à s'exprimer, mais tout de même percent un certain nombre d'inquiétudes que nous ressentons.

On nous dit que la ligne demeurera performante, il y aura tout de même un souci économique. On se retrouvera dans la situation des lignes Corail déficitaires pour laquelle on s'est retourné vers les régions pour leur dire « nous baptisons cela Trains Inter - Régionaux et vous vous en débrouillez, vous les régions, donc vous payez. »

Quand vous nous dites que vous donnerez la possibilité avec le barreau, avec dix circulations qui vont se faire entre Brive, Limoges, Poitiers et Paris, vous offrez dix possibilités aux gens de Guéret, vous pensez que le Conseil Régional du Limousin sera en capacité de faire dix dessertes avec des cars ou autres. Je crois qu'il faut être sérieux. Il faut dire clairement les choses aux gens. Il ne faut pas venir nous tromper. Il faut examiner quelle est la vraie desserte.

Ensuite, je dis que vous êtes en service commandé ici. On nous a dit qu'on avait eu quinze ans de refus en Limousin. Ce n'est pas vrai. En Limousin, nous avons eu quinze ans d'acceptation de tous les projets qui nous ont été présentés.

- D'abord le projet de 120 kilomètres de LGV en 1992, nous l'avons accepté ; le gouvernement BALLADUR l'a supprimé.

- Monsieur PONS et Madame IDRAC, aujourd'hui Présidente de la SNCF et qui était sous-secrétaire d'Etat, sont venus nous présenter le TGV pendulaire. Nous l'avons accepté et on nous l'a supprimé.

Je dis à Monsieur GUIBERT que les quinze ans de refus sont les quinze ans de ses amis.

(Applaudissements)

On nous dit aujourd'hui qu'il y a une solution faisable. POLT était un leurre. Je ne sais pas si cette solution est plus faisable que les autres. Est-elle un leurre ou non ? L'avenir le dira.

Des gens posent ici la question des financements. Je l'ai moi-même posée à plusieurs reprises. J'ai dit à Madame LARIVAILLE qu'il n'était pas normal que cette question des financements ne soit abordée que le 27 novembre, c'est-à-dire dix jours avant la clôture du débat public.

De ce point de vue, il faut que vous apportiez d'autres réponses, des réponses plus claires. Vous ne pouvez pas vous contenter de venir nous vendre ce projet, il faut que vous étudiez ou que vous fassiez étudier par des cabinets - j'ai demandé à Madame LARIVAILLE que cela soit fait - comment on pourrait mettre Limoges à 2 heures 10 parce que finalement vous donnez toujours le meilleur temps de vos trains, en

oubliant de spécifier au public que seul un train sur dix réalisera le meilleur temps. Les autres, du fait de la jonction à réaliser à Poitiers, devront ajouter plus de dix minutes.

Je vous dis : examinons – la Région le fera également de son point de vue – quelles sont les possibilités d'être à 2 heures 10 de Paris, et nous verrons, dans le cadre du débat, comment nous nous positionnerons les uns et les autres.

Pour conclure, Monsieur CAMUS de la FNAUT dit que l'on n'aura pas la meilleure desserte et la meilleure ouverture sur le réseau Grande Vitesse international en passant par Montparnasse, c'est une réalité. Aujourd'hui, il existe la possibilité de s'ouvrir sur Roissy et Lille, sur Marne-la-Vallée, en passant par Juvisy. La preuve : nous négocions cette possibilité avec la SNCF.

Je souhaite que l'on nous raconte moins d'histoires, que l'on dise clairement quelles sont les possibilités répondant au mieux en termes d'aménagement du territoire du Limousin, qui prennent en compte la nécessité de faire une étude. J'aimerais que la SNCF fournisse une étude nous disant : lorsque le barreau Limoges-Poitiers sera fait, nous estimons que tant de personnes seront concernées par la circulation sur l'axe Paris-Toulouse.

Il faut que vous nous donniez cela, car ces éléments sont indispensables pour comprendre.

Quant à l'argument qui nous est donné « nous avons mis 265 millions d'euros », je dirais que cela fait longtemps que cette décision de participer à la régénération et à la modernisation de la ligne Paris – Toulouse est prise. Cela date de 2000.

Ces 265 millions d'euros ne nous permettent pas de nous faire une idée quant à la pérennisation du trafic voyageurs. Nous savons fort bien qu'ils peuvent aussi servir à faire de cet axe, un axe prioritaire dédié au fret. Là aussi, nous aimerions savoir. Il faut que les choses soient clairement mises sur la table.

Monsieur ROUSSEAU a dit quinze ans. Je ne sais pas si, au bout de quinze ans, cela sera fait. Je pense que c'est l'hypothèse la plus basse. Cela suppose que les financements soient réunis, etc. C'est un délai effectivement incompressible. A mon avis, c'est au-delà car cette ligne LGV n'est même pas inscrite au projet des Lignes à Grande Vitesse. Elle n'a fait l'objet d'aucune concertation. On n'a jamais demandé à la Région Poitou-Charentes ce qu'elle en pensait. C'est un projet de l'Etat. Il faut que l'Etat prenne ses responsabilités et dise : « je veux la faire », ou, « je ne veux pas la faire », « j'y mettrai tel prix » afin que nous sachions, car on ne va pas nous faire prononcer sur une chimère. Je ne veux pas me retrouver dans la situation de Monsieur GUIBERT. Je veux me prononcer sur des choses tangibles.

Que faisons-nous en attendant ? Je dis que nous avons un projet qui peut se mettre rapidement en œuvre, celui du TGV pendulaire. Il est complémentaire, si l'Etat décide de faire le barreau Limoges-Poitiers. Pour aller jusqu'à Brive, jusqu'à Cahors, le TGV circulera comme un train normal. A partir de là, il faut aussi apporter des améliorations à ce projet et la technologie pendulaire le permettrait.

Je veux que vous balayiez tout cela pour nous permettre ensuite de pouvoir donner un avis en toute connaissance de cause.

(Applaudissements)

M. SALIN

Je voudrais donner quelques éléments suite à l'intervention de Monsieur PAMBOUTZOGLOU. Concernant les temps, ils sont issus de documents dont vous disposez à la Région puisque vous avez participé aux études ; ils s'appellent les avant-projets POLT. Il s'agit de deux documents, l'un de RFF dont j'ai la synthèse sous les yeux, l'autre de la SNCF, que vous avez également, puisqu'il a été réalisé dans le cadre des études. Si vous le souhaitez, nous pourrions consulter ces documents ensemble et nous verrons les temps qui y sont indiqués.

(Intervention hors micro)

... Aujourd'hui, c'est 2 heures 50.

M. PAMBOUTZOGLOU

Dans ce cas, donnez-nous le temps de référence aujourd'hui pour le barreau Limoges-Poitiers ?

M. SALIN

C'est 2 heures 50.

M. PAMBOUTZOGLOU

Qu'est-ce qui change ?

M. SALIN

Les études socioéconomiques sont des études qui sont normalisées, qui suivent des circulaires. Nous n'inventons donc pas, nous ne faisons pas n'importe quoi. Le temps de référence qui a été pris à cette époque est le temps qui est projeté à l'avenir. C'est-à-dire que si on fait un projet à 2015, on étudie une solution avec et sans projet pour 2015.

M. PAMBOUTZOGLOU

Ce qui est sérieux aujourd'hui, si l'on veut parler de gain de temps, ce n'est pas par rapport au temps de référence dans quinze ans, c'est aujourd'hui.

Aujourd'hui, le train le plus performant fait 2 heures 52. Pour moi, c'est le temps de référence. Si l'on arrive, avec le TGV pendulaire à 2 heures 30, nous gagnons 22 minutes. Si le temps de référence est 2 heures 52 aujourd'hui, avec le barreau Limoges-Poitiers, nous gagnons 58 minutes.

Je ne veux pas me battre sur ce point, mais je voudrais montrer que tout est fait pour minorer, pour enterrer, pour donner de fausses raisons. La seule raison valable pour la suppression du TGV pendulaire est une raison politique. Il n'y en a pas d'autre !

(Applaudissements)

Sinon, comment pouvez-vous, vous, entreprise publique, avec ce haut niveau de performance que vous avez avec la SNCF, avoir apposé votre signature sur ce document hier pour le dénigrer de cette manière aujourd'hui et nous en proposer un autre ? A partir de là, je dis que vous n'êtes pas crédibles !

M. ROUSSEAU

Je voudrais intervenir rapidement sur deux expressions qui m'ont surpris : « service commandé » et « vous nous vendez un projet ».

Une équipe de projets à RFF est une toute petite équipe, moins d'une dizaine de personnes. Depuis deux ans et demi, il y a des temps plus ou moins variables, des samedis et des dimanches pour le chef de projet...

(Contestations et sifflements)

C'est une équipe artisanale, c'est notre bébé, c'est pourquoi nous défendons ce projet.

La deuxième chose que je souhaite vous dire c'est que les gens de l'équipe ne traitent pas ce projet en technocrates froids, parce que justement, nous sommes des gens du Limousin. J'ai envie que ce TGV puisse rendre service à mes enfants parce que j'habite en Limousin.

(Contestations)

M. SALIN

Concernant le projet qui a été fait sans concertation, il a été fait sans concertation parce que vous faites référence à d'autres projets, mais il faut savoir qu'il a nécessité un an et demi d'études et qu'a été constitué un comité de suivi auquel participaient

les Régions, les Conseils Généraux, ainsi que les villes de Brive, de Poitiers et de Limoges.

Pendant un an et demi, le suivi des études a été présenté. Nous n'avons pas fait un projet dans notre coin à Paris ou à Orléans. Il a été fait sur Paris et Orléans, mais il a été présenté à maintes reprises à des comités de suivi. Il y a donc eu des présentations de ce projet.

M. PAMBOUTZOGLOU

Sur le sujet, le comité de suivi ne fait que suivre la présentation de votre étude. Mais pour autant, sur la ligne Bordeaux-Toulouse, sur la ligne PACA, le projet qui a été présenté au débat public a été concerté avec les Régions, les départements. Autrement dit, ce qui a été présenté au débat public a été de savoir quels étaient les itinéraires, les problèmes environnementaux, etc. Mais il y avait un accord sur le fond quant à la réalisation du projet. Là, vous n'avez consulté ni Poitou-Charentes ni le Limousin. Vous êtes venus avec ce projet parce que vous êtes en service commandé par le gouvernement qui a décidé de le mettre à l'étude.

(Applaudissements)

M. ROUSSEAU

Monsieur PAMBOUTZOGLOU le sait très bien, car il y a participé avec moi : il y a depuis deux ans un comité de pilotage POLT qui a analysé les différents tenants et aboutissants du dispositif et qui a fonctionné en parallèle avec le comité de suivi du barreau. Nous sommes d'accord ?

La SNCF a proposé un certain nombre d'hypothèses, y compris les TGV vers Roissy et Lille via Juvisy. Nous avons proposé des arrêts TEOZ à la Grande Bibliothèque. Nous avons examiné tout ce qui pouvait être apporté comme améliorations à la ligne et qui a été chiffré en termes de gain de temps et en termes de coûts. Vous le savez bien.

Mme LARIVAILLE

J'ai encore trois demandes d'intervention...

M. RICHERT – Secrétaire CGT des Cheminots de la Creuse

En 2000, nous avons eu une bataille, syndicats et usagers, car on voulait nous supprimer 50 % des arrêts de trains à La Souterraine. Nous avons gagné. Nous avons récupéré l'ensemble des arrêts de trains.

En 2000, nous avons 100 000 voyageurs. En 2006, on arrivait à 110 000. Je suis assez content car ce soir, nous sommes même à 310 000 selon vous. Nous allons donc demander le doublement des arrêts à La Souterraine des trains grande ligne. Je vous en remercie.

Je suis inquiet car j'ai entendu tout à l'heure : « le RVB, Renouvellement de Voies et Ballast, va commencer ». Il devait commencer en 2000, puis en 2003 et il a été repoussé en 2006. Quand les routes sont abîmées, il faut les refaire. C'est exactement la même chose ici. Sept rails ont été cassés, etc. Nous avons eu beaucoup de problèmes, parce qu'à un moment, le renouvellement doit être fait. C'est quelque chose d'inéluctable.

Que l'on ne me dise pas que nous faisons un effort ! Non, c'est obligatoire, sinon nous ne pourrions plus faire passer nos trains.

Ensuite, cela m'embête qu'on ne parle pas comme il faut. Vous dites qu'il faut que nous soyons honnêtes, mais tout le monde doit l'être. Aujourd'hui, il faut 2 heures 35 pour aller de La Souterraine à Paris. Si nous avons le POLT ou quelque chose d'équivalent, pourquoi pas un TGV, nous sommes tout à fait d'accord pour avoir un vrai TGV sur l'axe classique – il y a la possibilité de gagner entre 15 et 20 minutes, peut-être plus, au départ de La Souterraine. Vous passerez à environ 2 heures 15 au départ de La Souterraine.

Si nous prenons l'axe passant par Poitiers, c'est 45 minutes de TER pour aller à Limoges. Vous avez oublié qu'il y avait 15 minutes d'attente à Limoges, plus les 2 heures 10. Car les 2 heures ne sont valables que pour certains trains. On arrive donc à plus de 3 heures. De 2 heures 15 à 3 heures, ce n'est donc pas tout à fait pareil pour nous !

Quant au prix du billet, si nous avons tort, dites-le-nous ! Vous ne l'avez jamais inscrit sur aucun document. Il est vrai que dans nos tracts, nous avons indiqué que le prix serait augmenté de 70 %. Descendez jusqu'à 60 si vous voulez, mais quand on passe de 340 kilomètres à 540 kilomètres au départ de La Souterraine, automatiquement, même avec un tarif dégressif, il y aura une augmentation importante du prix du billet, sans compter la tarification TGV, etc.

Une autre chose nous inquiète également : la CCI de la Creuse vient de se positionner pour le barreau Limoges – Poitiers. Je suis surpris. Je suis content car la SNCF vient de lui dire : « oui mais », oui mais si nous gardons tous les arrêts de train à La Souterraine. La direction vient de dire que nous ne garderions pas tous. D'ailleurs, j'ai un projet pour 2007 voire 2008, où l'on va nous supprimer les principaux trains à La Souterraine, 17 heures au départ de Paris, que nous avons obtenus en 2000 et qui arrivent à 19 heures 34 à La Souterraine. Il arrive même avec cinq minutes d'avance aujourd'hui. On peut donc faire 2 heures 30.

Nous avons créé une correspondance pour Guéret à ce train, et le vendredi soir, nous sommes obligés de la doubler tellement nous avons de monde. Il faut tout expliquer aux gens.

On dit que tous les projets ont été abandonnés, mais le projet sur Bordeaux-Lyon n'est quand même pas rien ! Midi-Pyrénées, Limousin, Auvergne, Rhône-Alpes, RFF et la SNCF, avaient signé. Doublement des dessertes de jour, nous n'avons plus rien aujourd'hui.

Nous avons des trains non réversibles sur cette ligne. On peut gagner tout de suite 1 heure 40 en mettant des AGC double capacité. Puisque vous avez de l'argent sur Saint Sulpice - Laurière pour aller jusqu'à Limoges, pourquoi ne pas les mettre sur Bordeaux - Lyon ? Ce serait intéressant car il y aurait possibilité non pas de gagner 1 heure 40 mais 2 heures. Cela s'appelle de l'aménagement du territoire, du réel aménagement du territoire.

Ce que vous nous proposez, c'est carrément un déménagement du territoire ! Nous n'aurons plus rien. Il n'y a pas que Limoges dans le Limousin. Nous ne sommes pas du tout en concurrence avec Limoges.

J'ai entendu cette proposition de 2 heures 15 au départ de Limoges qui satisferait certainement l'ensemble des Limousins. Vous dites qu'il y a des lignes, sur La Souterraine - Bersac, le renouvellement que vous allez faire est limité aujourd'hui à 140 kms/h. Ensuite, on s'en va sur Brive, le train est limité à 110 kms/h. Si l'on fait un renouvellement intéressant, peut-être y aura-t-il possibilité de remonter la vitesse.

Nous avons du matériel qui peut rouler à 160 kms/h, sur Russel-Montluçon, on le fait rouler à 40 kms/h. Les Régions sont gentilles de payer du matériel qu'on fait rouler à 40 kms/h. Il en est de même pour les Corail ; le matériel peut rouler à 200 kms/h, on le fait rouler à 100, 110. Peut-être serait-il intéressant de voir comment relever la vitesse entre Toulouse et Paris. Je crois que cela est possible.

Il faut que le débat soit clair. Il faut que vous nous indiquiez toutes les données. S'agissant des prix, si ce que nous disons est faux, donnez-nous vos chiffres. Si notre temps de trajet est faux, donnez-nous le vôtre, au départ de La Souterraine ou au départ de Guéret. Même en améliorant un peu l'infrastructure entre Saint-Sulpice - Laurière et Guéret, vous allez gagner 10 minutes. Quand nous aurons un trajet de 3 heures 20 et que nous allons perdre 45 minutes, nous n'avons rien à fiche des 10 minutes que l'on va gagner. Rien à faire !

M. SALIN

Je voudrais faire un petit point concernant les temps. Généralement, lorsqu'on annonce des temps, on annonce les meilleurs. C'est d'ailleurs ce que vous avez fait.

Je reprends la plaquette de la synthèse dans laquelle nous annonçons tous les temps de façon, je pense, explicite. Il est dit : Paris - Limoges sans arrêt à Poitiers, 2 heures pour l'option nord ; si on arrête à Paris, on a 2 heures 10, etc.

Dans les documents, les temps sont indiqués.

Comme je l'ai dit, 1 heure 50 est le meilleur temps que nous obtiendrions sur l'option centrale. D'ailleurs, vous m'entendez rarement parler de 1 heure 50 mais plutôt de 2 heures.

(Contestations – Intervention hors micro)

Monsieur RICHERT et SALIN parlent en même temps.

M. RICHERT

C'est ce que les gens veulent entendre aujourd'hui. Combien vont-ils payer demain de La Souterraine à Paris en passant par Poitiers ? Dites-le aujourd'hui !

Vous ne donnez que le Limoges–Poitiers. Le reste, vous ne voulez pas en parler.

Pourquoi ne donnez-vous pas d'information sur La Souterraine ?

M. SALIN

Pourquoi voulez-vous faire descendre les gens de La Souterraine à Limoges alors que...

(Contestations – sifflements)

Je n'ai jamais dit cela ...

Mme LARIVAILLE

Nous avons écouté Monsieur RICHERT, écoutez Monsieur SALIN !

M. SALIN

Je n'ai jamais dit que les gens de La Souterraine qui voulaient se rendre à Paris allaient être obligés de passer par Limoges. Je ne pense pas l'avoir dit !

(Contestations)

Sachant qu'en temps, il sera plus simple de passer par l'axe central sur lequel il y a aura toujours des dessertes.

... Concernant les coûts, il y a, sur le site de la CPDP et consultable dans ses locaux, l'ensemble des études réalisées, notamment les études socioéconomiques, dans lesquelles toutes les hypothèses, en termes de temps, de coûts, de billets sont

présentées. Je vous invite donc à aller sur le site et nous pourrions reparler de cela à la réunion sur les financements. Tous les éléments sont consultables.

Mme LARIVAILLE

Monsieur THILLET, vous avez la parole, j'allais dire, rapidement, car vous vous êtes exprimé largement il n'y a pas très longtemps.

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

Oui, mais pas à La Souterraine !

La Commission connaît notre projet par cœur, car nous faisons toutes les réunions.

Qui sommes-nous ? Nous sommes l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées et nous sommes basés à Châteauroux.

Pourquoi ? Parce que nous considérons depuis le début que le projet Poitiers – Limoges est un mauvais projet, voire un inutile projet, en termes d'aménagement du territoire, de desserte des départements, car il dessert vraiment un petit nombre de la population française, dont vous et nous sommes totalement exclus, ainsi qu'une partie du Loir-et-Cher, le Cher, l'Indre, le Loiret. Oui, le Loiret ! Même si Orléans se trouve bien desservie, elle a besoin de se rendre également au nord de l'Europe et à l'est de l'Europe, à partir de juin 2007 au niveau du Paris-Strasbourg.

Quel est notre projet ? Il consiste à amener la Grande Vitesse jusqu'à Châteauroux. Du fait de la pertinence du projet Poitiers-Limoges et de mettre Limoges à 2 heures de Paris ; nous disons : d'accord, mais surtout pas par Poitiers, au contraire par Orléans, Vierzon, Châteauroux.

Notre projet est de se raccorder à hauteur de Beauvilliers, petite ville d'Eure-et-Loir, à environ 100 kilomètres au sud-ouest de Paris. Il s'agit donc de se raccorder sur la ligne Sud Europe Atlantique, c'est-à-dire la ligne Paris – Tours, et au-delà Poitiers et Bordeaux, et de redescendre sur Orléans, Vierzon, Châteauroux.

A Châteauroux, s'arrêterait ce premier tronçon de Ligne Grande Vitesse, pour que les rames TGV reprennent ensuite la ligne actuelle qui dessert également La Souterraine. Ce qui permettrait aux gens de La Souterraine de se retrouver à environ 1h30 de Paris. On n'est plus au-delà de 2 heures, comme actuellement.

Ce raccordement, par l'intermédiaire du nœud ferroviaire de Vierzon qui continue sur Bourges, Montluçon, Nevers, permettrait de desservir la Région Centre et une partie de la Région Bourgogne.

Il est indispensable que nous ayons ce raccordement à Beauvilliers car c'est la seule façon de désenclaver le territoire central de la France dont nous sommes, vous et nous, exclus par le barreau Poitiers – Limoges.

Je le répète, c'est un mauvais projet, c'est même un projet totalement inutile car RFF nous a dit dans les réunions précédentes que la rénovation de la ligne Poitiers – Limoges allait débuter dans les mois qui viennent. 130 kilomètres environ de rénovation de ligne, avec des trains qui roulent à 160 kms/h avec le nouveau matériel TER, c'est possible.

Je pense qu'il serait plus logique, plus rentable, d'avoir des TER qui roulent à 160 kms/h avec des liaisons directes Limoges – Poitiers, Poitiers – Limoges, sans arrêt entre les deux de façon à desservir les deux Capitales Régionales. Notre projet dessert également deux Capitales Régionales, Orléans et Limoges. Orléans n'est absolument pas raccordé à la Grande Vitesse.

En rénovation de ligne, avec des cadencements directs Limoges – Poitiers, bien sûr à certaines heures, je pense que nous ne serions pas loin des 45 minutes.

Je pense donc qu'en réalisant une Ligne Grande Vitesse Limoges – Poitiers, le kilomètre reviendrait très cher.

Vous allez probablement entendre Monsieur ROUSSEAU vous dire : les 2 milliards d'euros passent. Nous en sommes conscients, mais la population à desservir par notre projet est d'environ 3,5 millions, alors que pour le Poitiers – Limoges, c'est à peine 900 000. Certes, l'investissement est important, mais le retour sur investissement sera aussi plus rapide.

Il est inconcevable de soutenir ce projet Poitiers – Limoges. Je ne comprends d'ailleurs pas la Chambre de Commerce du Limousin. Il est dommage que Monsieur GUIBERT soit parti. Monsieur LIMOUSIN l'a *envoyé au charbon* pour défendre un projet totalement ridicule, qui ne sert strictement à rien.

Ce projet est totalement ridicule ! Il n'y a pas d'autre mot.

On ne peut pas concevoir cet aménagement du territoire. Il faut donc soutenir notre projet car c'est la seule façon pour la Creuse de se déplacer beaucoup plus rapidement, d'avoir accès à l'aéroport de Roissy, au nord de l'Europe, à l'est de l'Europe, même si le barreau Massy – Valenton est un peu encombré.

Soyez assurés que nous vous soutiendrons toujours car vous seriez les exclus du Limousin si le barreau Poitiers – Limoges se faisait. Cela ne vous apportera strictement rien, si ce n'est de perdre du temps encore pour vous rendre à Paris par Limoges.

Nous avons la chance, dans le département de l'Indre, que tous les conseils municipaux votent à chaque séance de Conseil – il faudrait qu'il en soit de même dans le département de la Creuse – votent un non catégorique au Poitiers–Limoges, avec un soutien à notre projet.

Venez nous aider le lundi 13 novembre à 19 heures 30 à Châteauroux.

Merci.

M. SALIN

Il y a tout de même un certain nombre de choses que je souhaiterais dire.

Monsieur THILLET, je vois que vous avez abandonné la deuxième phase de votre projet qui consistait à faire une LGV de Châteauroux à Limoges afin de pouvoir mettre Limoges à 1 heure 30. Pourquoi pas un jour, mais cela poserait les problèmes de la desserte de La Souterraine.

(Intervention hors micro)

Non. Nous donnons tous les éléments.

Deuxièmement, concernant la modernisation de la ligne Poitiers – Limoges, je ne pense pas qu'il soit prévu de faire rouler des AGC à 160 kms/heure, ne serait-ce que par rapport au profil de la ligne. Le projet est beaucoup plus modeste que cela, mais il est déjà très important puisqu'il permet de ramener le temps de trajet de 2 heures à 1 heure 35 et de multiplier par trois à terme le nombre de dessertes entre Poitiers et Limoges, en irriguant les gares de Lussac, de Montmorillon, Bellac. Donc un véritable projet d'aménagement local et de dessertes locales.

... La première phase est actuellement engagée.

M. THILLET

Nous n'avons pas abandonné la deuxième phase mais comme nous sommes dans la situation de mettre Limoges à 2 heures de Paris, nous parlons de cela, car vous savez fort bien que l'heure gagnée de Paris à Châteauroux sera automatiquement répercutée sur Limoges. Le fait de mettre Limoges à 1 heure 30 de Paris un jour, certes, mais très lointain... Mais dans l'immédiat, nous parlons de 2 heures par Châteauroux et d'aménagement du territoire particulièrement.

Mme LARIVAILLE

Quand est prévu le débat public pour votre projet ?

M. THILLET

La semaine prochaine ! Nous allons demander la recette aux Espagnols qui arrivent à construire des Lignes Grande Vitesse en sept ans alors qu'il nous en faut quinze.

M. EDME – Communauté de Communes « Portes d'Occitanie »

Bonsoir. Je représente la communauté de communes Portes d'Occitanie, Commission des Services. Je représente également l'association d'usagers Train de Vie et de défense de la ligne Limoges – La Souterraine. Enfin, je suis représentant régional Sud Rail.

Je voudrais que l'on parle vrai et ce soir, des gens n'ont pas parlé vrai. Je voudrais que la SNCF parle vrai ce soir et nous parle de la réforme PALITO qui est prévue. J'attends donc une réponse de la SNCF.

Il est vrai que la SNCF doit commencer à préparer ce projet puisqu'une refonte de la desserte PALITO est dans les tiroirs. La desserte sera moins bonne, d'où suppressions d'arrêts, notamment à Saint-Sulpice – Laurière, Saint Sébastien, Argenton et j'en passe. Ces gens seront obligés de retourner sur Limoges en voiture.

Il faut savoir que la Souterraine draine une grosse partie d'usagers du nord Haute-Vienne. Des gens de Bellac passent également par La Souterraine, bien qu'ils aient la possibilité d'aller chercher le TGV à Poitiers. Ces gens-là reviennent sur La Souterraine. Il est évident que ces gens prendront le TGV.

On peut penser que si la desserte est un peu abîmée l'année prochaine, elle sera encore diminuée par la suite puisque la SNCF s'adapte à l'économie.

En finalité, on veut créer un transfert de coûts. Il faut savoir que si la SNCF va gérer le TGV, tous les TER supplémentaires qu'il faudra mettre en place seront payés par la Région. Il y a un transfert de coûts. Je ne sais pas s'il a été calculé. Je voudrais demander à Monsieur PAMBOUTZOGLOU si la Région s'est penchée sur le sujet.

Il ne s'agira pas d'un coût négligeable et la Région, c'est nos impôts !

Je voudrais ajouter que toutes les structures qui seront mises en place avec cette ligne TGV font faire que la Creuse, et le Lot dans la région Midi-Pyrénées seront un désert. Il n'y a pas que la Creuse, il n'y a pas que le Centre, il y a également le Lot. Quand on est solidaire, on doit penser à tout le monde, et l'aménagement du territoire est un devoir de solidarité. Aujourd'hui, on est en train d'oublier ce devoir.

Vous avez dit que Toulouse avait opté pour la desserte de Paris par Bordeaux. Que fait Limoges aujourd'hui ? Limoges abandonne la Creuse, le Centre et le Lot. Aujourd'hui, c'est chacun pour soi. Même si le voisin meurt à petit feu, on s'en moque.

J'aimerais que l'on parle un peu de l'aménagement du territoire ainsi que du service public et qu'on arrête de parler rentabilité.

Voilà ce que j'avais à dire.

M. CHEVALIER

Le PALITO n'est pas tout à fait l'objet du débat d'aujourd'hui, mais cela en fait partie. La desserte PALITO fait forcément l'objet d'un regard sur sa pertinence. Aujourd'hui, il est un projet qui n'a pas été mis sur la place publique parce que c'est avant tout un projet sur la desserte 2008. Peut-être certains éléments ont-ils disparu de-ci, de-là.

Il est évident que l'on cherche à adapter une desserte qui soit la plus performante possible. C'est-à-dire que lorsqu'on a des trains quasiment vides, on cherche à voir si un repositionnement horaire permet de transporter la population dans des conditions quasiment identiques et faire en sorte que le service soit à la hauteur. Donc oui, en permanence, nous cherchons à adapter les dessertes. C'est tout à fait notre rôle d'entreprise ferroviaire.

Un point n'a pas encore été évoqué : nous sommes ici entreprise ferroviaire SNCF, nous sommes les seuls. Nous sommes en train de parler d'un projet qui verra peut-être le jour dans dix ou quinze ans, et à ce moment-là, nous ne serons pas les seuls.

La concurrence arrive. A un moment donné, d'autres entreprises ferroviaires feront circuler des trains de voyageurs.

... On peut être d'accord ou pas.

... Je vous dis qu'aujourd'hui, cela fait partie de la réalité du contexte. Nous nous positionnons donc aujourd'hui dans ce débat comme entreprise ferroviaire cherchant à nous positionner sur un marché car notre avenir est là et que si nous ne nous positionnons pas, nous allons mourir tout simplement.

(Intervention hors micro)

Il n'y a pas de remise en cause d'un service public.

(Contestations)

... Ecoutez-moi...

... Je ne demande que cela, d'être la seule entreprise et que l'Etat nous protège pour dire qu'il n'y a que la SNCF sur le territoire. Je ne demande pas mieux, sauf qu'aujourd'hui, ce n'est pas le contexte et cela ne sera pas comme cela demain.

Nous nous positionnons donc aujourd'hui sur ces projets, car si nous ne sommes pas forces de proposition, ce sera fait demain avec d'autres.

Le service public est assuré aujourd'hui par la SNCF, seule entreprise ferroviaire. Demain, lorsque d'autres entreprises se mettront sur le marché, celles-ci seront tout à fait capables d'assurer le service public.

(Contestations)

... C'est peut-être moins sûr, mais la décision ne nous appartient pas.

(Contestations)

M. RICHERT

Madame la Présidente, s'il vous plaît, pour revenir aux transferts de coûts, j'aimerais que Monsieur PAMBOUTZOGLOU nous réponde.

Par ailleurs, en finalité, ce que l'on veut arriver à faire, c'est que ces quelques trains qui resteront sur la ligne classique deviennent des trains Inter- Régionaux et que les régions paient.

C'est vrai que l'Etat était revenu en arrière par rapport à ce qu'il voulait faire. L'Etat continue à payer, mais jusqu'à quand ? Ils ont peut-être mis cela dans les tiroirs, mais ils vont le ressortir sans tarder. Je crois que la finalité du projet est de faire payer les régions et je crois qu'à force, leur portefeuille ne va pas s'ouvrir très longtemps.

M. PAMBOUTZOGLOU

Par rapport à la question que vous me posez, je dirais que le barreau Limoges – Poitiers, pour nous, est à une échéance très lointaine et nous ne nous sommes pas penchés sur cette situation.

Par contre, nous avons des exemples. Mon collègue de Champagne – Ardennes a alerté toutes les régions de France sur la situation qu'ils vivent avec la mise en place du TGV. A savoir que toutes les circulations qui sont devenues des TER leur incombent pour la plus grande part du financement ainsi que celui du matériel. Ils se trouvent donc face à des difficultés financières énormes.

Lorsqu'on nous dit « nous vous offrirons telle possibilité », ce n'est pas si simple. J'aimerais que l'on nous dise comment on l'offrira.

Je voudrais revenir sur la desserte prévue. On dit que cela n'est pas public mais de tous les horizons, la Région apprend qu'une refonte de la desserte PALITO est prévue. Cela a été exposé en Région Centre, cela a fini par venir en Région Limousin. Nous sommes à douze circulations allers-retours à l'heure actuelle entre Brive et Paris ou entre Limoges et Paris. La proposition est de tomber à dix, avec de nombreuses suppressions d'arrêts en gare.

Le paysage qui se dessine n'est pas celui que vous nous avez présenté. Le panorama n'est pas à ce niveau d'optimisme. Voilà pourquoi je pense qu'il faut quelque chose de plus sérieux.

(Applaudissements)

M. CANIAUX – Président d'ALTRO

Je suis Président d'ALTRO, Association Logistique Transport Ouest. On voit la confusion et les difficultés dans lesquelles nous nous trouvons tous : l'absence de feuille de route, l'absence d'aménagement du territoire depuis des décennies. Nous militons pour un aménagement du territoire équitable, une cohésion sociale et territoriale, des remèdes pour les changements climatiques et l'anticipation de l'après pétrole. Nous faisons confiance au rail. Nous voulons un développement du rail durable !

Que proposons-nous ? Nous sommes conscients de toutes les difficultés entre l'Etat et les régions et nous disons que le système ne marche pas.

Nous avons bâti un projet pour l'axe de Limoges, un projet de desserte cadencée qui s'appuierait sur deux types de missions.

Il y aurait une mission où les trains Limoges- Paris ne s'arrêteraient qu'à La Souterraine et à Châteauroux, avec un arrêt à la Bibliothèque Nationale puisque effectivement cela permet une meilleure diffusion dans Paris. Là, nous pouvons arriver à un temps de parcours de 2h19. Excusez-moi, Monsieur FURET, vous avez fixé la barre à 2h15, je suis à 2h19.

L'autre mission consisterait à s'arrêter dans les gares de Saint-Sulpice, La Souterraine, Saint Sébastien, Argenton, Reuilly. C'est-à-dire qu'il y aurait seize allers-retours par jour sur cet axe. Ces seize allers-retours pourraient se faire avec sept rames, très performantes, que nous avons, types ZTER. Nous aurions donc La Souterraine à 2h19 de Paris et dès maintenant, nous pourrions monter en puissance petit à petit et mettre une rame qui pourrait faire deux allers-retours au départ de La Souterraine en desservant Châteauroux et arriver à un temps de parcours de 2h25 environ.

Voilà donc ce que nous proposons mais nous constatons que le système actuel de financement ne marche pas. Nous avons vu l'affaire des Corail, des transversales, l'année dernière. La Région Pays de Loire a néanmoins dit que l'usager arrivait à couvrir 60 % des charges sur ces trains. Si le matériel est bien dimensionné, on peut réduire les déficits et malgré tout, nous sommes dans une logique d'aménagement du territoire.

Si nous mettons de nombreux trains, avec cette desserte cadencée, il faut que les gens réapprennent à prendre le train, pas seulement pour aller vers Paris mais pour faire Châteauroux- Limoges, Vierzon – La Souterraine, La Souterraine – Limoges, de façon à les remplir. Il y a un changement de comportement à avoir de façon à préparer cet après pétrole.

Je reviens sur le barreau Poitiers – Limoges. Nous ne sommes pas pour le « ou », c'est-à-dire *ou* le barreau *ou* l'axe historique. Il faut voir ce que ce barreau peut apporter, y compris à la Creuse. Il peut apporter une ouverture sur le sud-ouest, c'est-à-dire que Guéret peut être à 2 heures de Bordeaux et au-delà, tout le sud-ouest et l'Espagne, La Souterraine à 1h45 de Bordeaux.

Ce barreau peut surtout être l'amorce d'une transversalité qui nous fait si cruellement défaut dans ce pays, une transversalité qui mettrait Guéret à 2 heures de Lyon, à 2 heures de Nantes et qui nous placerait au cœur d'aéroports Intra - Régionaux comme Mérignac qui serait à peu près à 2 heures, Lyon Saint-Exupéry et Notre Dame des Landes.

Il y a une réelle amorce à faire. C'est pourquoi il faut défendre l'axe nord-sud, nous y sommes, parce que c'est de l'aménagement du territoire. Ce n'est pas *ou* mais *et*. Non pas pour les mêmes raisons, mais parce qu'il y a aussi une possibilité d'ouverture.

Nous avons fait la démonstration que ce barreau, pour la desserte de Paris, qu'il ne vous apportait rien. Avec la proposition de dessertes cadencées, on se rapproche de Paris. Néanmoins, ne jetons pas tout car il peut nous être utile.

Nous réclamons également une feuille de route à 25, 30 ans, dans laquelle on construit le territoire de demain, avec le retour de ce Y renversé jusqu'à Vierzon ou Montluçon, qui concernerait l'Auvergne et le Limousin, et qui ferait du même coup le tronçon central Limoges - Clermont-Ferrand, puis Lyon, de notre transversalité.

Il faut aussi avoir à l'esprit que la ligne Paris - Lyon va être saturée et qu'il faudra un itinéraire de détournement qui pourrait passer par nos régions.

Nous avons demandé des garanties pour ce barreau, c'est-à-dire qu'effectivement, il permet d'ouvrir sur le sud-ouest, qu'il soit l'amorce de ce débat transversal, et qu'il soit mixte. Nous n'avons pas beaucoup parlé du fret mais il faut aussi qu'il puisse y avoir ce report massif modal de la route vers le rail.

Si vous souhaitez plus de renseignements, nous sommes à votre disposition. Je rappelle que l'association compte des particuliers, beaucoup de citoyens - c'est une initiative citoyenne - et des collectivités.

Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur CANIAUX.

Nous allons donc passer aux questions.

Mme FOURRIER – Membre de la Commission Particulière du Débat Public

Un certain nombre de questions est arrivé, mais comme les interventions ont été nombreuses, les questions ont été largement évoquées. Je vais tout de même les citer.

- Deux questions concernaient l'intérêt pour la Creuse du projet.

- Monsieur Jean Marie SACHET dit qu'il comprend très bien que la Haute-Vienne et la Corrèze approuvent le projet, que cela se conçoit, mais comment peut-on proposer cela pour la Creuse.
- Même question posée par Madame Andrée GENIAUX, spécifiquement pour l'intérêt de ce projet concernant La Souterraine.
- D'autres questions portent sur l'impact du projet sur la desserte classique, historique, Paris – Châteauroux – Limoges – Toulouse et provenant de Monsieur Gérard LARDY.
- Une question, posée par Madame Christelle MATRIBUS, plus précise est destinée à la SNCF mais a déjà été abordée : combien cela coûterait-il de passer par le barreau Limoges – Poitiers ?

Est-ce que la SNCF souhaite donner des éléments ? Non.

- Une question, posée par Monsieur Michel BURILLE concerne les raisons d'abandon du pendulaire et souligne, comme cela a déjà été noté, que ce projet avait été accepté par l'Etat et les trois Régions, et que cela apportait une solution intéressante et moins coûteuse.
- Une question de principe a été posée. Je la lis pour vous, Monsieur : « *Le maître d'ouvrage, RFF, financé largement par l'Etat, peut-il être indépendant du pouvoir politique en place ?* ».

M. ROUSSEAU

La seule réponse que l'on peut apporter à cela est que tout établissement public industriel et commercial, comme RFF, la SNCF, détenu à 100 % par l'Etat, avec un Conseil d'Administration composé à la fois de représentants de l'entreprise, de personnes qualifiées et de représentants de l'Etat, doit forcément orienter ses objectifs en fonction de ce qui lui est demandé par son Ministre de tutelle. Il en est de même pour toutes les entreprises qui ont le statut d'établissement public industriel et commercial. Il n'y a rien de choquant à cela.

(Contestations – interventions hors micro)

Mme FOURRIER

- Une autre question, qui est plus une suggestion, vient de Monsieur DUBREUIL de La Souterraine. Il suggérait de faire un Y renversé, d'après ce que je comprends, à hauteur de Limoges, et que les TGV pourraient rejoindre la ligne Paris – Bordeaux, et inversement, les TGV venant de Bordeaux pourraient passer par Limoges pour rejoindre Paris – Toulouse. Un petit croquis est joint que je livrerai à RFF.

- Une question portant sur la Commission a été posée par Monsieur Guy DUMIGNARD. Est-il toujours présent ? Oui. Je vous donne lecture de sa question : « *Combien ont coûté les études du projet LGV Poitiers – Limoges ? Combien coûte l'organisation du débat public ?* ».

Mme LARIVAILLE

La première partie de la question concerne RFF. En ce qui concerne la deuxième partie, nous avons un budget pour le débat public d'un million d'euros.

(Contestations)

Nous vous expliquerons comment se décompose ce budget dans le cadre du compte-rendu du débat.

(Contestations)

M. SALIN

Pour le coût des études, je ne peux pas vous donner le chiffre aujourd'hui, mais la question nous a été posée, nous y répondrons donc. Je ne peux pas vous donner ce chiffre immédiatement, car les études ont été pilotées en 2005.

(Contestations)

Mais la question a été posée par écrit et obtiendra une réponse.

(Intervention hors micro)

M. DUMIGNARD

La question que je posais portait sur la totalité des études réalisées depuis le début. André PAMBOUTZOGLOU a cité les différents projets qui avaient été acceptés puis abandonnés dont le dernier en date, le pendulaire. Aujourd'hui il y a en plus l'étude du barreau Poitiers – Limoges. Combien toutes ces études ont coûté au contribuable et à l'Etat français ?

Si dans le même temps, cet argent avait été consacré à la modernisation de la ligne existante Paris – Limoges – Toulouse, à combien pourrait-on faire rouler les trains ? C'est le bon sens.

Nous n'avons pas fait beaucoup d'études, nous nous exprimons sans doute beaucoup moins bien que les gens qui se trouvent en face de nous aujourd'hui, mais nous arrivons tout de même à comprendre un certain nombre de choses.

Il faut être très patient pour participer à ce débat !

M. ROUSSEAU

Le coût des études préliminaires n'est aucunement en proportion avec des coûts de travaux qui pourraient être nécessaires. Il a été dit à plusieurs reprises et je répète que la ligne actuelle, qui a été optimisée dès l'époque du Capitole... Les travaux auxquels nous procédons sont des travaux de modernisation, mais la remontée de vitesse sur cette ligne...

(Contestations)

... au-delà des 8 minutes évoquées pour les TGV, il n'y a pratiquement plus de temps à gagner.

Mme LARIVAILLE

Nous n'avons plus d'intervention ni de question à la tribune, y a-t-il encore des demandes de parole ?

M. BRANA

Je suis Creusois d'adoption depuis de longues années, je suis un ancien Sostranien, de retour au pays depuis huit jours.

La question est grave ! Je ne veux pas conclure ce débat, cela ne m'appartient pas. J'ai tout à fait le sentiment que ce sera malheureusement un débat pour rien.

Michel VERGNIER a dit que vous étiez venus vous vendre le projet. Je vais bien plus loin : vous êtes venus nous l'imposer. Vous savez tous que les décisions sont prises depuis fort longtemps. Je ne vous mets pas en cause directement, Madame la Présidente.

Vous savez que les décisions sont prises. Les arguments qui ont été développés sont-ils valables ou fallacieux ? Nous n'en savons rien. De toute façon, les représentants de la SNCF et de RFF sont venus nous imposer un projet, nous raconter une histoire. Ce n'est pas un débat public, c'est la mise au point d'une chose qui est décidée. Tous les efforts des élus seront, je le crains, vains, car les décisions sont prises ailleurs, sont déjà prises.

Quelle que soit votre volonté, quelle que soit la pugnacité que vous pourrez apporter à cela, malheureusement, une fois de plus, on s'aperçoit que les technocrates auront raison et se fichent complètement de l'aménagement du territoire, les intérêts sont ailleurs.

J'en ai terminé !

(Applaudissements)

Mme LARIVAILLE

Permettez-moi tout de même de répondre à votre question même si je ne suis pas directement concernée puisque je suis totalement indépendante du projet. Il y a un débat public. Ce que j'en ai compris, c'est que la décision n'était pas prise aujourd'hui, et que le débat public se situait précisément à l'amont de cette décision.

A l'issue du débat public, je vais rendre compte de tout ce qui s'est dit et écrit. Normalement, le maître d'ouvrage devra en tenir compte.

Le compte-rendu que je vais faire sera public, vous en aurez connaissance, vous saurez exactement ce qui se sera dit partout. Nous avons été à La Souterraine, nous avons été à Limoges, à Châteauroux, à Brive, nous allons à Tulle, à Cahors, etc.

Tout ce que vous avez dit va être consigné. Ensuite, ce n'est évidemment pas moi qui prendrai la décision, mais ce que je peux vous dire aujourd'hui, c'est qu'elle n'est pas prise.

(Intervention hors micro)

M. THEPIN

Je viens de Limoges. J'ai moi-même déposé un projet à l'audition publique du 5 octobre. Si vous voulez le lire, il suffit d'aller sur le site, puis « contributions », « André THEPIN ». J'ai même écrit dans la presse qui a accepté que d'autres avis se prennent car dans certaines presses il n'y a pas vraiment de censure, mais presque.

Je voudrais dire qu'il ne faut pas perdre espoir et je m'explique. Je vous demande simplement de consulter le site « www.debatpublic-igvpoitierslimoges.org ». Si vous regardez les questions posées, les contributions, tout ce qui s'est dit, moi je suis allé à Guéret, je viens à La Souterraine, etc. Je suis dans la position contraire des personnes qui étaient de la CCI, car lorsque je suis à Limoges je suis malmené. Ce n'est pas bien grave, je suis assez fort.

Quand nous regardons toutes les contributions, toutes les questions réponses, les gens, en règle générale – et c'est la raison pour laquelle je vous fais confiance dans la neutralité et comme vous avez dit que RFF tiendrait compte des avis – que les gens ne veulent pas de ce projet, ils veulent une amélioration de la ligne actuelle.

Si RFF prenait une décision contraire, alors que dans les contributions cela va dans l'autre sens, cela me poserait des questions politiques.

Mme LARIVAILLE

Le débat n'est pas terminé. Monsieur SALIN !

M. SALIN

Pour compléter la réponse de Madame la Présidente, RFF aura à prendre sa décision. Pour illustrer, je dirais qu'il y a quelque temps, un débat public appelé « CDG Express » qui consistait à relier une gare parisienne à l'aéroport Charles de Gaulle. Au cours du débat est apparu un projet appelé « La virgule » et qui n'était pas le projet porté par RFF. La conclusion de ce débat a été d'étudier ce projet dit de « la virgule » et in fine, ce projet aura de fortes chances d'être réalisé.

Tout cela pour dire que rien n'est décidé, rien n'est joué, des exemples prouvent le contraire.

M. LARDY - Maire de Saint-Sulpice Laurière

Je voudrais vous faire part de mon écoeuement – c'est le mot qu'il faut employer – car j'ai appris aujourd'hui que vous aviez envisagé un hypothétique détournement à Saint-Sulpice Laurière, qu'une réforme PALITO était engagée. C'est mépriser les élus et les citoyens qui vous ont fait confiance. Aujourd'hui personne ne nous a informés ! Il faut venir dans des débats publics pour apprendre ces choses totalement incohérentes. On parle d'un débat, non, ce n'est pas un débat, c'est mépriser les élus ! Je regrette d'assister à ce débat, c'est médiocre et je rejoins ce qu'a dit Monsieur FURET.

M. CAMUS

Je voudrais donner une précision sur la demande de Y renversé. Le Y renversé que nous demandons n'est pas un A, c'est un Y. En partant d'Etampes, il n'y a pas de tronc commun.

C'est un tronc commun Paris – Vierzon, une branche Vierzon – Limoges et une autre branche Vierzon – Bourges – Montluçon – Clermont. Ce n'est donc pas du tout celui que vous avez présenté.

Mme LARIVAILLE

Je pense que la réunion va se terminer. Merci de votre participation active à ce débat. Si vous avez encore des remarques, vous pouvez toujours communiquer avec nous. Je vous remercie encore.