

Débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Tulle, le 19 octobre 2006

Réunion territoriale

Participants :

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

MAÎTRE D'OUVRAGE RFF : Sylvestre SALIN ; Richard ROUSSEAU

INTERVENANTS/DISPUTANTS :

M. COMBASTEIL- Adjoint au Maire de Tulle ;
M. MAS ;
Mme FRUCHON – Direction du développement SNCF Limousin ;
M. Ph. TILLET - Secrétaire du Comité d'Etablissement SNCF de La Région de
Limoges ;
M. PAMBOUTZOGLOU – Vice-président du Conseil Régional, Région Limousin ;
M. DUPONT - Président du Conseil Général de Corrèze ;
M. PERIE – Président de la CCI de Tulle et Ussel ;
M. SOULIER – Député de la Corrèze ;
M. CHATENET – Maire de Masseret ;
M. DE PABLO – Conseiller régional, Région Limousin ;
M. LERON – Adjoint au Maire d'Aurillac ;
M. DUMAS – Maire de Saint Ybard ;
M. PEROL – Vice-Président du Conseil Général de la Corrèze ;
M. CANIAUX – Président d'ALTRO ;
M. D. THILLET – Président de l'association TGV Berry-Limousin – Pyrénées ;
Mme GRADOR – Adjointe au Maire de Tulle ;
M. PRAT – Fédération du Parti Communiste de la Corrèze ;
M. GARY – Maire de Turenne.

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de ligne grande vitesse Poitiers - Limoges qui nous est proposé par Réseau ferré de France.

Vous êtes relativement 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.

Avant de poursuivre, je vais passer la parole à Monsieur COMBASTEIL, Premier Adjoint au Maire de Tulle, qui a souhaité nous dire un petit mot de bienvenue.

M. COMBASTEIL - Adjoint au Maire de Tulle

Merci Madame. Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, je vais être extrêmement bref parce que le sujet n'est pas là, le sujet est autrement important, mais je voulais quand même vous souhaiter la bienvenue d'abord, Madame, et tous ceux qui vous entourent ou qui organisent ce débat, souhaiter bien sûr la bienvenue à tous ceux qui sont dans la salle. Nous pouvons souhaiter que le débat soit animé, la question est d'importance.

La formule est assez originale puisque c'est la première fois que nous connaissons ce principe qui résulte d'une loi de 2002 et qui n'avait donc, jusqu'alors, pas eu l'objet de se mettre en place dans notre région, dans notre département. C'est chose faite maintenant et nous allons pouvoir apprécier ces nouvelles dispositions. Je souhaite que le débat soit le plus riche possible, animé, mais, ça, je pense qu'il risque de l'être. Bonne soirée.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur COMBASTEIL. Tout d'abord, peut-être quelques éléments concernant le déroulement de cette réunion. Je vais commencer par vous présenter le débat public ; j'essaierai de faire le plus court possible. J'apporterai des compléments au fur et à mesure, si vous avez des questions à poser. Je pense qu'un certain nombre d'entre vous ont déjà participé à nos réunions, mais beaucoup n'ont pas participé donc je me dois quand même de vous présenter ce qu'est le débat public en demandant aux gens qui connaissent déjà de bien vouloir patienter encore quelques minutes. Ensuite, le maître d'ouvrage vous fera un exposé ; il vous présentera son projet. Après, nous aurons un libre échange avec vous-mêmes.

Principe du débat public

Pour commencer, quelques mots sur le débat public. Le débat public, qui est prévu par la loi comme le rappelait Monsieur COMBASTEIL, a pour objet de faire participer la population au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement et d'équipement.

Le débat public se situe très en amont dans ce processus alors qu'aucune décision n'est prise. Ce qui est important dans le débat public, c'est que tout est ouvert, tout peut être discuté ; la décision, je le répète, n'est pas prise.

Cela signifie que le débat va porter sur l'ensemble du dossier, sur l'opportunité du projet, sur ses objectifs et 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 qui est une autorité administrative indépendante qui décide si un projet doit faire ou non l'objet d'un débat public. Elle décide au vu des enjeux du projet, en terme d'aménagement du territoire, en terme d'impacts socio-économiques et environnementaux.

La Commission Nationale du Débat Public a donc décidé, sur saisine du maître d'ouvrage, que, compte tenu de ses enjeux, le projet de création d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges devait faire l'objet d'un débat public.

Elle a confié l'organisation et l'animation de ce débat public à une Commission Particulière qui est composée de 5 membres, ces 5 membres étant nommés par la Commission :

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

Michel PERIGORD est absent aujourd'hui et vous prie de bien vouloir l'en excuser.

La Commission Particulière, tout comme la Commission Nationale, est indépendante. Je crois que nous ne le répéterons jamais assez, la Commission est indépendante, c'est-à-dire qu'elle ne porte pas de jugements, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur aucun des avis exprimés.

L'objectif du débat public, c'est 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 décider de le modifier – beaucoup, pas beaucoup – et il peut décider de l'abandonner.

Cela dit, pour pouvoir émettre un point de vue sur le projet, il faut naturellement être informé et avoir les moyens de s'exprimer. Vous pouvez 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, et par internet.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
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.

Cela dit, en ce qui concerne les cahiers d'acteurs, j'attire l'attention de ceux qui seraient tentés par ce mode d'expression - et j'espère que vous êtes nombreux à l'être - sur le fait qu'il est nécessaire de prévoir environ un mois de délai entre la réception de la proposition de cahier, sa finalisation et son édition. Autrement dit, comme vous le savez, le débat se termine le 18 décembre, donc je vous invite à faire le plus vite possible, si vous souhaitez que votre contribution soit mise sous forme de cahier d'acteurs et bénéficie d'une publication de la part de la CPDP et d'une large diffusion.

En ce qui concerne les réunions publiques, les comptes-rendus intégraux de ces réunions sont disponibles et mis sur le site internet de la Commission, dans les 12 ou 15 jours qui suivent la réunion.

Autre moyen d'information, c'est le Journal du Débat, que vous connaissez. Le numéro deux de ce journal vient de sortir. Vous en avez quelques exemplaires à l'entrée. Ce journal est un moyen d'information rapide de l'actualité du débat, de ce qui s'est passé dans le cours du débat, de son déroulement et des prochaines réunions.

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 en fera le bilan, et ceci devra être fait dans les deux mois qui suivent la fin du débat c'est-à-dire que, au plus tard le 18 février 2007, nous aurons terminé notre travail, c'est-à-dire que nous aurons effectivement fait le compte-rendu de ce débat et la Commission Nationale en aura fait le bilan.

Le maître d'ouvrage, selon les termes de la loi, aura ensuite trois mois maximum pour prendre sa décision, c'est-à-dire que, le 18 mai 2007 au plus tard, vous saurez si le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre son projet, a décidé de le poursuivre tout en le modifiant ou a décidé de l'abandonner.

Le débat public, évidemment, ce 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 pour finir concernant les échanges qui vont suivre : vous êtes relativement nombreux et beaucoup d'entre vous ont envie de s'exprimer. Je vous propose le plus possible de formuler vos questions ou vos demandes d'intervention par écrit, de façon à ce que nous puissions ordonner un peu mieux toutes ces demandes. Je vous signale que l'intérêt de la question écrite est aussi qu'elle vous

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public permet d'avoir, en plus de la réponse qui vous sera faite oralement par le maître d'ouvrage, une réponse écrite.

Pour terminer, pour ceux qui s'exprimeront oralement, la réunion est enregistrée, ce qui nécessite de parler distinctement et dans le micro. Je vous demanderai évidemment de bien vouloir vous présenter.

J'ai dit que je ferai court, je pense que j'ai fait court. Maintenant, si vous avez des questions à poser sur le débat public, sur ses modalités d'organisation, sur ce que nous en attendons, etc., bien entendu, je suis à votre disposition. Avez-vous des questions sur le débat public ?

M. MAS

Je suis Monsieur Jean-Marie MAS. Madame la Présidente, je vous ai envoyé un courrier le 1^{er} septembre et j'ai reçu votre réponse datant du 8 septembre. Je suis là aujourd'hui car je voudrais avoir d'autres informations. Dans votre réponse, vous me dites : « la question que vous avez adressée à la Commission Particulière du Débat Public du 1^{er} septembre 2006 a retenu toute mon attention. Ces questions concernant à la fois RFF et la SNCF, nous les transférons. Nous vous enverrons leurs réponses écrites au plus tôt, en tout état de cause, dans un délai maximum de 4 semaines ». Déjà, ce délai de 4 semaines est déjà passé et j'attends toujours la réponse. Je pense que vous avez mon courrier et ma question ; sinon, je peux vous la rappeler.

Mme LARIVAILLE

Je vous remercie. Oui, effectivement, nous nous sommes fixé l'objectif de répondre dans les 4 semaines. Les 4 semaines, c'est entre le moment où nous recevons la question, donc le 1^{er} septembre, et le moment où nous vous envoyons la réponse. C'est vrai que nous sommes un petit peu en retard, mais beaucoup de questions sont arrivées ; nous n'avions pas prévu toutes ces questions. Il faut peut-être patienter encore un peu, mais Monsieur SALIN de RFF peut peut-être préciser.

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

Si vous voulez, effectivement, nous avons reçu dans les 3 premières semaines un flot de questions. Nous avons reçu, pour ce qui est de la part de RFF, 740 questions à ce jour, ce qui est très important. Nous avons un nombre de questions reçues plus important, par exemple, que ce qui a été reçu sur un autre débat public qui est celui qui se déroule actuellement entre Bordeaux et la frontière espagnole.

Au jour d'aujourd'hui, mon assistant vient de me le confirmer, sur les 740 questions, nous vous avons retourné 310 réponses. Je suis conscient que nous dépassons le délai des 4 semaines. Je vous prie de nous en excuser, mais croyez que nous faisons le maximum pour rattraper progressivement ce retard.

De toute manière, nous répondrons à toutes les questions qui nous seront posées.

Mme LARIVAILLE

Cette réponse ne vous satisfait vraisemblablement pas complètement.

M. MAS

Pas du tout. Je suis utilisateur du train environ deux fois par mois sur Paris ; je prends le train à Uzerche pour ma commodité et je vais donc sur Paris. Ma question était : si vraiment le train passe par Poitiers pour aller sur Paris, les kilométrages se faisant, le tarif va changer. La question n'attend pas de réponse parce que vous la connaissez, Madame. Merci de m'avoir écouté.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Je pense que vous pourrez la reposer tout à l'heure quand nous débattrons du projet de RFF. Cela dit, vous aurez une réponse écrite. La réponse n'est peut-être pas très facile. En plus, c'est une réponse qui intéresse deux entités et c'est, là aussi, un petit peu plus compliqué. Nous en reparlerons tout à l'heure si vous le voulez bien, quand RFF aura présenté son projet. Avez-vous d'autres questions sur le débat public ? J'ai bien noté le problème des délais.

RFF est représenté à la tribune par Richard ROUSSEAU, qui est Directeur Régional pour les régions Centre et Limousin, et par Sylvestre SALIN, qui est Chef du Projet Débat Public sur le projet de Ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges. Sylvestre SALIN va donc vous présenter son projet.

Intervention du maître d'ouvrage

M. SALIN

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, j'aborderai le pourquoi de ce projet et ce qu'il peut apporter au Limousin et à la Corrèze plus particulièrement. Dans un deuxième temps, nous balaierons les trois options qui sont présentées au débat public d'aujourd'hui.

Au préalable, je donnerai un élément de cadrage et de contexte, à notre sens, fondamental. Le projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges tire toute sa pertinence du réseau à grande vitesse qui est actuellement en cours de constitution en France.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Au mois de juin 2007, RFF va mettre en service 300 kilomètres de lignes nouvelles entre Paris et Strasbourg. Il y a donc un réseau qui se crée vers l'Est, mais aussi qui va se créer sur la façade Atlantique, qui a déjà été initialisé entre Paris - Le Mans et Tours, qui va se poursuivre en 2016 par la création de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique qui, à cet horizon, permettra de relier Bordeaux à Paris en 2 heures 10.

Une région comme Midi-Pyrénées et une ville comme Toulouse, mais également le Lot et Garonne ont décidé, pour accéder rapidement à Paris, de venir se greffer sur cet axe au niveau de Bordeaux, c'est-à-dire que, à l'horizon 2016, la LGV Bordeaux Toulouse permettra aux Toulousains, via Bordeaux, d'accéder à Paris en 3 heures 10.

Nous voyons que, progressivement, se constitue sur cette façade Atlantique un réseau à grande vitesse qui passe aux portes du Limousin, mais qui ne le dessert pas encore. Il y a là une opportunité à saisir ou, du moins, me semble-t-il, à étudier. C'est l'objet du projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges qui s'intègre donc dans cette logique de constitution d'un réseau sur la façade Atlantique.

Qu'est-ce que le projet de ligne à grande vitesse apporterait au Limousin, dans un premier temps, d'une manière générale ? C'est un projet qui permet d'améliorer l'accessibilité à Paris. Limoges serait à 2 heures de Paris contre 2 heures 50. Brive serait à 3 heures de Paris avec ce projet.

C'est un projet qui permet d'accéder directement et rapidement au réseau à grande vitesse que je vous ai décrit, via Poitiers. C'est aussi un projet qui permet de renforcer les relations entre deux capitales régionales et de pouvoir créer un bi-pôle fort de plus de 450.000 habitants, ce qui représente globalement 200.000 emplois. A titre de comparaison, une agglomération comme Nantes a à peu près 260.000 emplois. Nous voyons donc la possibilité de créer un bi-pôle qui, au niveau national, prend une certaine lisibilité, voire, au niveau européen, qui pourrait en avoir une.

Dernier point, c'est un projet qui permet d'accompagner une volonté d'ouverture de l'ensemble du Limousin sur la façade Atlantique.

Ces quatre points ont été abordés au cours des réunions précédentes et ont fait, je pense, en Haute Vienne et en Vienne, la part d'un consensus.

Concernant plus particulièrement la Corrèze, les avantages qu'aurait la Corrèze découlent des avantages que je viens de citer : une amélioration de l'accessibilité à Paris puisque nous pourrions avoir Brive - Paris en 3 heures, quasiment entre 50 minutes et une heure de gain par rapport à la situation actuelle.

C'est un projet qui permettrait de structurer autour de Tulle et Brive un bi-pôle qui pourrait jouer un rôle très important de porte d'entrée du Sud Ouest. Nous verrons pourquoi tout à l'heure.

C'est aussi une possibilité de se connecter sur le réseau à grande vitesse pour la Corrèze, et aussi sur la façade Atlantique.

Concernant le premier point que j'ai abordé, qui est l'accès à Paris et à l'Ile-de-France, avec ce projet, le rôle de l'étoile ferroviaire de Brive va se trouver renforcé puisque l'ensemble des TGV qui desserviront Limoges desserviront également Brive. Nous aurons donc un rabattement sur Brive d'un certain nombre de lignes que vous connaissez actuellement, puis le TGV partira de Brive ou de Cahors, passera par

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public Limoges, Poitiers et Paris. Nous voyons que nous avons, grâce à l'étoile ferroviaire de Brive, la possibilité pour la Corrèze de se rattacher à ce réseau et de pouvoir monter sur Paris en bénéficiant du gain de temps généré par le projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges.

En termes de desserte, 11 TGV passeront à Brive ; 10 seront en direction de Paris et 1 sera en direction de Roissy Charles de Gaulle et Lille, donc, globalement, une amélioration significative de l'accessibilité.

Le deuxième point, c'est que, aujourd'hui, Brive se trouve au carrefour de deux infrastructures routières importantes (l'A20 et l'A89). Il va, dans quelques années, bénéficier d'un nouvel aéroport, avec des relations notamment avec le Royaume-Uni, avec Paris et Lyon. Nous avons donc déjà des infrastructures routières de haut niveau, une infrastructure aéroportuaire de haut niveau. La ligne à grande vitesse va venir compléter cet effectif d'infrastructures et nous nous retrouverons pour la Corrèze avec deux autoroutes, un aéroport avec des relations sur l'Angleterre et sur Paris, et une ligne à grande vitesse qui permettra de mettre Brive à 3 heures de Paris.

Concernant la connexion de la Corrèze via Brive et via Limoges, elle pourra se faire principalement sur le Nord, donc une relation directe avec Roissy-Charles de Gaulle et Lille, mais aussi en se connectant sur Poitiers, il sera possible de bénéficier des TGV, des dessertes offertes par les TGV qui passent à Poitiers. Actuellement, il y a des Bordeaux Bruxelles ; rien n'empêche de prendre un TGV à Brive, de prendre une correspondance à Poitiers et de pouvoir prendre après un TGV pour Bruxelles.

Des connexions pourraient être envisagées, dans le futur, avec la LGV Est Européenne que je viens d'évoquer.

Il y aura aussi, en se connectant à Poitiers, la possibilité de s'ouvrir sur la Rochelle, mais surtout aussi la possibilité de s'ouvrir vers l'Espagne. J'ai évoqué tout à l'heure un débat public sur le projet Bordeaux frontière espagnole, projet qui viendrait prolonger la ligne Sud Europe Atlantique vers l'Espagne. Il faut savoir que les Espagnols sont en train de réaliser actuellement un vaste programme de mise en place d'infrastructures à grande vitesse et que l'Espagne est un pôle de développement économique en Europe.

Donc, globalement, une amélioration de l'accessibilité sur Paris, la possibilité de constituer une offre en terme d'infrastructure complète et de haut niveau, et la possibilité de se connecter sur un réseau et de pouvoir bénéficier, si besoin est, d'un panel de possibilités. Mais élément important, c'est que la performance de ce service dépendra des politiques de rabattement. Brive va avoir un rôle d'étoile ferroviaire important, Limoges aussi, donc ce projet prendra toute sa pertinence que si il est accompagné de possibilités de rabattement, qu'elles soient TER (TER fer, TER car), de cars des Conseils Généraux ou même d'infrastructures routières.

Voici concernant la première partie de mon exposé.

La deuxième partie concerne les options de passage et le projet. Au préalable et très rapidement, deux éléments qui ont conduit notre réflexion.

Le premier, c'est que ce projet se devait de desservir les gares de Limoges et de Poitiers, les gares centre. Pourquoi ? Pour bénéficier de ce que j'ai dit tout à l'heure à propos de Brive, c'est-à-dire que les gares de Poitiers, les gares de Limoges sont des gares qui vont bénéficier d'infrastructures permettant le développement de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public l'intermodalité (TGV TER, TGV car). Il nous paraît important de privilégier ce système pour pouvoir permettre une diffusion maximum de l'effet TGV au sein des territoires.

Deuxième avantage qui n'est pas aussi négligeable, c'est que le fait de réutiliser des infrastructures existantes évite d'avoir à créer, dans des zones urbaines, des sections de lignes nouvelles. C'est un avantage aussi assez intéressant.

Autre élément, c'était de pouvoir faire Paris - Limoges en 2 heures et arriver à Brive, par conséquent, en 3 heures. Pourquoi ? Le domaine de pertinence du TGV se situe dans des temps qui vont de 2 heures à 4 heures, pertinence par rapport à la route, mais aussi par rapport à l'aérien. Il est préférable de se situer, pour une ville comme Limoges, plutôt dans le bas de la fourchette. Pourquoi ? Je vous ai parlé tout à l'heure du réseau qui était en construction et, grâce à ce réseau, je vous ai déjà annoncé que Bordeaux pouvait être à 2 heures 10, Toulouse à 3 heures 10 de Paris. Strasbourg va être, dans un premier temps, avec la LGV Est Européenne, à 2 heures 20, mais, au final, une deuxième tranche est prévue et Strasbourg sera à 1 heure 50 de Paris. Une ville comme Nantes sera à peu près à une heure et demie lorsque la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de Loire sera mise en œuvre ; Nantes sera à 2 heures. Si vous voulez, un temps pour Limoges de 2 heures nous apparaît un temps objectif, opportun pour permettre à Limoges et au Limousin d'être au même niveau que des agglomérations comme Nantes, Rennes ou Bordeaux.

Concernant les options en elles-mêmes, il y en a trois qui sont proposées au débat :

- L'option Nord prend le parti, une fois que l'on sort de Poitiers, de venir se rattacher le plus rapidement possible sur l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse ; on se raccorderait au Nord des Monts d'Ambazac. Pourquoi ? Parce que nous avons un point qui est dur géographiquement. En venant se raccorder à ce niveau-là, nous pourrions avoir un temps de trajet de 2 heures.

C'est une option d'une longueur totale de 150 kms, qui nécessiterait la création d'une section de 100 kms de ligne nouvelle, pour un coût estimé de l'ordre de 1,15 milliard d'euros.

En terme de temps de trajet, Brive serait à 3 heures de Paris, Cahors à un peu plus de 4 heures et il serait possible, dans ce cas de figure, de faire un Poitiers - Limoges en environ 45 minutes et un Limoges - Paris en 2 heures.

- L'option Centre prend le parti d'utiliser le couloir des infrastructures actuelles, donc la ligne TER Poitiers - Limoges qui existe déjà et la 147.

En terme de linéaire total, c'est l'option qui est la plus courte (125 kms), mais c'est celle qui nécessiterait la création d'une section de LGV la plus longue, de l'ordre de 115 kms, ce qui explique qu'elle a un coût légèrement supérieur de l'ordre de 1,3 milliard d'euros. Mais c'est celle qui permettrait d'avoir les meilleurs gains de trajet puisque, dans ce cas de figure, il serait possible de descendre en dessous des 2 heures pour Limoges, 1 heure 50, et de descendre en dessous des 3 heures pour Brive puisque nous serions à 2 heures 50.

Comme c'est celle qui permet les meilleurs temps de trajet, c'est celle qui va générer le plus de voyageurs puisque, dans ce cas de figure, nous attendons un niveau de trafic de l'ordre de 2,2 millions de voyageurs.

- L'option Sud prend le parti d'utiliser l'infrastructure qui va être créée, la LGV Sud Europe Atlantique, donc d'utiliser la grande vitesse le plus longtemps possible, d'obliquer au Nord de Ruffec, d'obliquer sur Limoges, et de venir se raccorder sur la ligne Angoulême Limoges pour pouvoir rentrer dans Limoges.

En terme de longueur totale, nous avons une option qui fait 160 kms, mais c'est celle qui, d'un point de vue construction de ligne nouvelle, nécessiterait la section la plus courte puisqu'elle ne serait que de 90 kms.

En terme tant de coût que de niveau de trafic et de temps de parcours, nous avons des caractéristiques similaires à l'option Nord, donc un Paris - Brive en 3 heures et un Paris - Cahors en 4 heures 05.

Pour conclure, c'est un projet qui permet de connecter la Corrèze à l'ensemble du réseau national et donc, d'améliorer son accessibilité sur Paris, mais aussi à l'ensemble des villes et des métropoles qui, aujourd'hui ou dans quelques années, seront desservies par la grande vitesse.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. Nous avons reçu 4 demandes d'intervention pour l'instant : Monsieur Jean-Marie MAS - vous prolongez la question que vous avez posée tout à l'heure - ensuite, Monsieur Philippe THILLET, Monsieur Jean-Paul VALADUR et Monsieur Jean COMBASTEIL. Nous commençons donc par Monsieur Jean-Marie MAS.

M. MAS

Merci Madame la Présidente. La question que je me pose, c'est l'encombrement des voies. Comment va-t-on arranger les lignes pour recevoir ces lignes à grande vitesse ? Aujourd'hui, nous voulons mettre des trains sur les mêmes rails alors que les rails sont déjà saturés. Merci de m'avoir écouté.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur MAS. Monsieur SALIN, vous répondez à cette question.

M. SALIN

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Si je comprends bien votre question, c'est la capacité de la gare de Montparnasse à recevoir ces trafics et puis, aussi, de la proche banlieue. Il est vrai que Montparnasse reçoit actuellement l'ensemble des TGV qui vient du Sud-Ouest, d'une manière globale, donc les TGV qui viennent de Toulouse, de Bordeaux, d'Hendaye, de Tours, mais aussi de Bretagne, qu'elle reçoit un trafic banlieue, qu'elle reçoit un trafic grande ligne minime puisque c'est simplement la ligne de Grandville, et qu'elle reçoit aussi du trafic TER.

Des études ont été menées parce que c'est une véritable question de savoir comment la gare Montparnasse pouvait recevoir ces trafics. L'étude conclut que, sous réserve d'aménagements, notamment des séparations des flux, et des aménagements en avant-gare, c'est-à-dire de pouvoir offrir plus de possibilités de connexion, la gare de Montparnasse pourra recevoir les trafics qui sont prévus dans le cadre des projets Sud Europe Atlantique, Bretagne Pays de la Loire et puis, Poitiers - Limoges.

Les premières études ont été faites. Une deuxième phase d'études va être engagée pour rentrer vraiment dans l'opérationnel. Les principes ont été définis et, maintenant, nous rentrons dans l'étude des principes. La gare de Montparnasse pourra donc recevoir les trains.

Mme LARIVAILLE

Merci. Il n'y a pas d'autres questions sur ce thème de la gare Montparnasse ? Non. Monsieur MAS, vous aviez posé une question au début. Est-ce que vous voulez que RFF vous apporte des éléments ou vous attendez la réponse écrite ?

M. MAS

J'attends la réponse écrite, mais, aujourd'hui, il aurait été fort agréable d'en connaître la réponse ; je sens très bien que la question a été détournée parce qu'elle est facile à résoudre. Le tarif ne sera sûrement pas le même si nous passons par Poitiers. Pour nous, ça fera un capital en plus pour se rendre sur Paris. Le kilométrage augmentant, le tarif ne sera pas le même. Nous sommes bien d'accord ?

M. SALIN

Pour les questions purement de tarif, je vais laisser la SNCF répondre parce que, en tant que transporteur, c'est elle qui a compétence pour définir les tarifs.

Mme FRUCHON – Direction du Développement SNCF Limousin

Lors de toute mise en place d'une desserte par LGV, la SNCF est appelée à revoir sa politique tarifaire. Ce n'est pas parce que c'est plus cher, c'est parce que nous gérons différemment notre tarification. D'une part, la mise en place de la LGV entraîne des coûts supplémentaires pour le transporteur, ça, c'est vrai qu'il faut bien payer d'une façon ou d'une autre. Mais, ce que nous pouvons noter, c'est que, avec un TGV, nous avons une clientèle nouvelle, nous avons plus de clients et nous avons une politique

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public tarifaire qui est complètement nouvelle également, c'est-à-dire que nous essayons de faire un transport de volume, bien évidemment, nous essayons d'équilibrer nos comptes, bien évidemment, mais nous essayons aussi de procurer aux clients une politique tarifaire qui soit intéressante, c'est-à-dire que nous avons des tarifs nationaux, des pleins tarifs, mais aussi, nous prenons en compte la concurrence, ce qui fait que nous basons notre tarification sur tous ces éléments, y compris les péages, évidemment, que l'on verse pour la redevance des infrastructures.

Donc, il se peut que le transporteur soit obligé à repenser ses tarifs. Il se peut aussi que les clients bénéficient d'une gamme tarifaire beaucoup plus étendue et beaucoup plus attractive puisque vous savez que, pour les TGV, nous avons des tarifications vraiment à bas tarif pour attirer nos clients.

Je peux vous rassurer, la SNCF a pour objectif de remplir ses trains et ce n'est pas avec des prix trop importants que nous allons remplir nos trains. Il faut donc prendre en compte aussi la concurrence routière, la concurrence aérienne lorsqu'elle existe et nous construisons tout cela avec tous ces éléments.

M. SALIN

Si je peux compléter la réponse de Madame FRUCHON, un exemple : pour un Paris -Toulouse, il y a deux solutions, soit nous passons par Limoges, soit nous passons par Bordeaux. Paris - Bordeaux - Toulouse : 850 kms - 5 heures 10 - 5 heures 15 en meilleur temps. Par Limoges, il faut une heure de plus.

Le meilleur prix, par TGV, c'est 78 euros et, par TEOZ, c'est 70 euros. Nous voyons que la différence est de 8 euros pour gagner une heure, malgré un kilométrage supérieur, un kilométrage supérieur de plus de 140 kms. Il n'y a donc pas une relation directe en fonction de la distance parcourue.

Mme LARIVAILLE

Merci. Au début de la séance, j'avais les questions de Monsieur Philippe TILLET, de Monsieur VALADUR et de Monsieur COMBASTEIL. Il m'en est arrivé un certain nombre de Monsieur PERIE, Monsieur DUPONT, Monsieur SOULIER et Monsieur Didier THILLET.

Nous allons commencer par Monsieur Philippe TILLET qui s'interroge sur l'aménagement du territoire : n'y a-t-il pas une solution alternative et économique ? Il souhaite soulever quelques points techniques ; nous en avons déjà parlé un petit peu à Brive, à moins que ce ne soit des nouveaux points techniques.

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

Ce sont des nouveaux.

Mme LARIVAILLE

M. Ph. TILLET

Bonsoir. Philippe TILLET, cheminot, conducteur de trains, élu CGT au Comité d'Entreprise SNCF de la région de Limoges. J'amène, cette fois-ci, une contribution écrite, ce qui permettra d'être pris en compte dans le débat.

L'aménagement du territoire, le désenclavement de notre région, le développement économique et le tourisme sont primordiaux pour notre avenir. Pour notre région, les efforts effectués pour moderniser le réseau routier, voire l'aérien avec le futur aéroport Brive Souillac, n'ont pas été du même ordre pour l'entretien du réseau ferré SNCF et son développement. Pire, ce dernier se dégrade et risque d'entraîner de nouvelles diminutions de vitesse, voire des fermetures de lignes si des mesures rapides ne sont pas prises à terme de financement des travaux.

Le désengagement de l'Etat et le besoin de réduire la dette de Réseau ferré de France, posent la question des financements, pour pallier à ces manquements. Les régions organisatrices du TER sont sollicitées alors que ces dernières ont déjà fortement impulsé le développement du TER à travers la régionalisation. Sont-elles enclines à accepter une nouvelle augmentation des dépenses pour le ferroviaire ? Cela est moins sûr, sauf à casser le service public pour trouver des solutions moins coûteuses avec la mise en œuvre de la précarité des emplois et une atteinte en qualité de service rendu.

C'est bien pour cela que la CGT et les cheminots, en association avec les élus, les citoyens, au travers de pétitions signées par des milliers d'usagers, ont porté le besoin de développer le projet POLT qui est devenu une réalité avec l'engagement de l'Etat, la contribution des régions Centre Limousin et Midi-Pyrénées, et le bouclage financier jusqu'à l'achat des rames TGV pendulaire, en option, avec ALSTOM.

Nous connaissons la suite et le déni de démocratie qui a eu lieu et qui, à lui seul, sonne le besoin de passer à une sixième république.

Décider politiquement de proposer un autre projet pour gommer le vide laissé par la décision d'abandonner le POLT porte atteinte à l'aménagement du territoire, à l'équité de traitement des citoyens, mais aussi au développement économique. La LGV Poitiers - Limoges en terme de projet d'étude de faisabilité est proposée. Tombe à l'eau le besoin d'aménagement du territoire avec l'axe Paris - Orléans - Limoges -Toulouse et ses multiples départements traversés, relayés avec les réseaux TER Aquitaine - Midi-Pyrénées - Auvergne - Limousin et Centre. Désespoir perdu pour des milliers de citoyens du Lot en passant par l'Aveyron, l'Indre, la Creuse, la Dordogne, la Haute Vienne et la Corrèze, sans compter un outil de développement stoppé pour des centaines de PME PMI, une force vive de l'axe POLT oublié. 20 ans de perdus.

RFF annonce 8 ans d'études et le projet n'est même pas inscrit au schéma des LGV qui voient leur contribution Européenne en terme de financement axée uniquement sur les projets transfrontaliers.

Quant au financement d'un tel projet, c'est le flou artistique. Les coûts annoncés aujourd'hui seront de combien lorsqu'il faudra le réaliser ? A cela, les représentants de RFF ici présents argumentent le pourquoi de l'abandon du POLT : taux de rentabilité

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public trop faible, 2,8 % pour le POLT, sans ligne grande vitesse LGV. Ce qui serait bien, c'est de connaître le résultat d'une étude économique avec l'évolution du POLT en deuxième phase avec la réalisation d'une LGV sur l'axe Nord Sud entre Châteauroux et Orléans. Se retrancher derrière un coût supplémentaire d'un milliard d'euros, comme c'est repris dans votre document, pour ne pas aborder le débat de cette solution et la comparer économiquement et en terme de développement durable et d'aménagement du territoire avec tous ces départements traversés par le POLT démontre qu'il n'y a pas volonté de trouver la véritable solution pour l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, et le développement économique de ces régions traversées.

Ou alors, cela risquerait de mettre au grand jour une évolution du taux de rentabilité du POLT supérieure par rapport aux 3,3 % maximum de rentabilité de la LGV Limoges - Poitiers, si le tracé le plus cher est repris à l'instant où nous parlons par rapport aux données que vous avez écrites dans vos documents.

Sur le pendulaire, la technologie ne serait pas adaptée : c'est ce que dit RFF pour ne pas prendre en compte la décision du POLT. Dans le même laps de temps, RFF valide cette dernière pour les projets Bretagne et n'a toujours pas démenti, à ce jour, les propos de Monsieur GALLOIS sur le sujet quand ce dernier était Président de la SNCF et concerné par la signature de l'Etat avec les trois régions pour réaliser le projet POLT.

Sur l'organisation de la production, la LGV va être une LGV à voie unique, ce qui n'est pas la meilleure solution pour une qualité de service optimale. Le moindre problème technique ou d'environnement risque fortement de pénaliser la régularité des circulations et de gommer le gain de temps obtenu par cette LGV.

J'avais pointé aussi le problème du prix du billet. Une réponse a été apportée par la SNCF, en oubliant de dire quand même la problématique des contingentements des places car tout le monde, en terme d'équité de traitement pour un service public de qualité, n'a pas internet à la maison pour obtenir les prix de billet les moins chers possible.

Autre problème sur le choix de Montparnasse : ce n'est qu'un choix économique pour rentabiliser les infrastructures LGV Atlantique avec un surplus de circulation venant de l'axe Limoges - Poitiers financé par les deniers de l'Etat en grande partie et peut-être par le privé, à voir cela, encore faudra-t-il que le privé étudie le taux de rentabilité de cet axe.

Ce choix démontre que Montparnasse n'a été retenu que pour cela, sinon, comment être passé à côté d'un pôle économique en développement comme celui de la Bibliothèque de France et l'Avenue de France, pôle qui est en train de se développer, qui sera sûrement fini avant les études de la LGV et qui sera aussi important que le pôle de la Défense.

Ça sera sûrement, avec la Défense, les deux plus grands pôles économiques de l'Ile-de-France. Et pour cause. A l'heure où la gare de Paris Austerlitz va devenir le centre de ce pôle, avec la gare de la Bibliothèque de France et l'Avenue de France, ainsi que sa dalle qui recouvrira l'ensemble des voies de la gare d'Austerlitz jusqu'à Masséna et les maréchaux qui vont aussi obtenir le tram, la ligne LGV Poitiers - Limoges permettra au mieux de prendre le métro à Montparnasse et le bus, point de RER et de facilité de transport en commun que peut offrir le nouveau pôle de l'Avenue de France. La ligne LGV, au mieux, pour le moment, gagnera 24 minutes sur le tracé le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public plus cher, voire seulement 14 minutes si les deux autres tracés les moins chers sont retenus par rapport au POLT qui, pour le moment, dans la première phase, n'a pas de LGV.

Ainsi, arrivées à Paris Montparnasse, les prestations de transport en commun en terme de modalité des transports sont nettement inférieures à ceux de la gare d'Austerlitz et de la station Bibliothèque de France, si bien que le temps gagné avec la LGV d'un coût de 1,15 milliard à 1,30 milliard d'euros, pour l'instant, sera sûrement noyé pour une grande partie des usagers en terme de correspondance.

Quant à l'aménagement du territoire, pour désenclaver nos régions vers le Sud, notamment Toulouse, l'Espagne et l'Italie via Montauban, voire le Nord avec les interconnexions LGV, rien n'est pris en compte sérieusement avec la solution Limoges - Poitiers.

Au regard des projets validés pour les TGV dans les 30 années à venir, nos territoires du Sud au Massif Central sont oubliés. Les élus de droite et de gauche en conviennent. En effet, le service public, ce n'est pas ça. Nous ne pouvons pas toujours opposer la rentabilité à une gestion privée gérée par des fonds américains et que l'Etat se désengage ainsi de l'aménagement du territoire, du développement durable, de l'économie de régions rurales fragilisées et de l'équité de traitement des citoyens. Oui, trop de temps a été perdu, comme le pointe le Maire de Brive. Remettre le POLT sur les rails, pour sa première phase avec le pendulaire qui, sans LGV, n'a que 14 à 24 minutes de retard par rapport à la LGV qu'on nous propose, au vu de ce projet qui ne verra le jour que dans 15 ans au mieux, il y a nécessité de trouver d'autres solutions.

Pour finir, j'ai pointé les arguments de Monsieur SALIN qui parle des retombées sur Brive, Tulle et la Corrèze par rapport à la LGV. Je rappellerai qu'il y aurait eu les mêmes retombées si le POLT avait été mis en place. Par contre, si vous voulez améliorer la situation de Tulle et de Brive, il faut que RFF débloque les budgets pour améliorer la liaison Tulle-Brive, notamment à l'heure où la région organisatrice a fait de gros efforts financiers pour se doter des matériels neufs que sont les 72 500, les 73 500 pour le TER.

Dernière précision : vous annoncez que Brive est à 3 heures de Paris avec la LGV. Petite précision, c'est dans le meilleur des cas, si c'est le projet le plus cher qui est retenu ; sinon, c'est 3 heures 10 puisqu'à Poitiers, il faut rajouter 10 minutes techniques pour accoupler les rames. Je vous remercie de votre écoute.

Mme LARIVAILLE

Merci. Vous nous laissez votre contribution. J'ai une demande d'intervention de Monsieur VALADUR.

Mme FOURRIER – Membre de la Commission Particulière du Débat Public

Monsieur VALADUR avait posé une question en disant que ce projet était peut-être intéressant pour Poitiers et Limoges, mais que la Corrèze était sacrifiée. Il se

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public prononçait en faveur du projet POLT qui, notamment, permettait une ouverture vers le Sud, Toulouse et Barcelone.

M. SALIN

Je peux répondre à quelques éléments. Il y a beaucoup de choses dans votre intervention, Monsieur TILLET.

Concernant les temps, que l'on soit clair et qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, POLT mettait Limoges à 2 heures 30 de Paris. C'est dans les dossiers de la SNCF et de RFF.

Par rapport aux 14 minutes ou 24 minutes, moi, je regarde, 1 heure 50 dans le meilleur des cas et 2 heures 30, ça fait entre 30 et 40 minutes, ce n'est pas 14 et 24.

M. Ph. TILLET

Pour accoupler les rames, techniquement, il faut 10 minutes.

M. SALIN

En ferroviaire, vous comme moi, nous utilisons toujours le meilleur temps. Nous utilisons toujours le meilleur temps parce que c'est la base de comparaison ; c'est comme ça que nous pouvons comparer les temps.

Vous m'avez peu de fois entendu dire 1 heure 50. J'emploie plus volontairement 2 heures. Je vous l'ai montré tout à l'heure dans les chiffres, l'option centrale est celle qui permet le meilleur temps de trajet (1 heure 50 pour un direct Limoges - Paris). Si l'on rajoute 10 minutes d'arrêt pour un couplage / découplage, nous sommes à 2 heures. L'option centrale permet donc un meilleur temps 1 heure 50, temps moyen 2 heures.

L'option Nord et l'option Sud, c'est 2 heures - 2 heures 10. Nous prenons donc 2 heures et, en disant 2 heures, je pense que nous sommes honnêtes.

M. PAMBOUTZOGLU – Vice-Président du Conseil régional – Région Limousin

Monsieur SALIN, quand vous parlez de moyenne, il faut être précis. Les gens pensent « on prend un temps, on prend l'autre et on divise par deux ».

M. SALIN

Ce n'est pas tout à fait ça.

M. PAMBOUTZOGLOU

Voilà, je pense qu'il faudrait une moyenne barycentrique. La moyenne barycentrique, ça voudrait dire que vous avez une circulation sur 10 qui serait à 1 heure 50 et 9 circulations sur 10 qui seraient à 2 heures.

M. SALIN

Voilà. C'est pour ça que j'emploie le temps de 2 heures et non pas de 1 heure 50.

M. PAMBOUTZOGLOU

Exact.

M. SALIN

Ça, c'est la première chose.

Concernant les temps de POLT, c'est 2 heures 30. POLT ne permettait pas de faire moins et c'est dans les dossiers. Par rapport à 1 heure 50 ou à 2 heures, nous sommes à 30 minutes selon les cas de figure.

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

Je voulais compléter par rapport à Austerlitz, puisque quelqu'un a posé la question des contraintes que représentait le trafic de banlieue. Je voudrais signaler que la configuration Austerlitz et la configuration Montparnasse sont justement très différentes et que c'est là où Montparnasse présente des avantages parce que, quand le TGV Atlantique a été créé, il a bénéficié d'une ligne qui n'avait jamais été achevée, qui était la ligne de Paris à Chartres par Gallardon, ce qui fait que, à l'approche de Paris, les TGV sont complètement séparés du trafic de banlieue et peuvent, comme ça, utiliser leur pleine puissance jusqu'à l'approche de Paris.

Quand nous sommes sur l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, il faut savoir qu'à partir d'Etampes - et je rappelle qu'Etampes est à plus de 50 kms de Paris, c'est à mi-chemin entre Paris et Orléans - les TGV sont obligés de se limiter à 140 à l'heure pour s'insérer dans le trafic de la ligne C. La comparaison qu'il faut faire, très honnêtement, entre Austerlitz et Montparnasse, c'est une gare qui est au bout de 50 kms de trafic de banlieue et une gare dans laquelle nous pénétrons directement avec le trafic TGV.

Mme FOURRIER

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Pour compléter, sur la gare d'Austerlitz, Monsieur (SAUL DE LA RENARDIERE ?) a posé un certain nombre de questions dont une sur la gare d'Austerlitz : que faites-vous alors de la gare d'Austerlitz ? Que deviendra-t-elle ?

M. SALIN

La gestion des gares est de la compétence de la SNCF. Depuis 1997, Réseau ferré de France est gestionnaire des infrastructures, ce qui n'empêche pas que nous avons un certain nombre d'idées sur lesquelles nous discutons avec la SNCF.

M. ROUSSEAU

Vous savez déjà que la gare d'Austerlitz sert pour un certain nombre de trains de nuit qui partaient de la gare de Lyon. Il y a une mixité grandissante entre ces deux gares. Par exemple, les trains qui desservent le Sud Est de nuit et qui sont des trains qui ne sont pas sur des horaires tendus, maintenant, ils partent de la gare d'Austerlitz.

Il y a de multiples possibilités qu'offre cette gare. Je signale d'ailleurs que l'aspect intérêt de la grande Bibliothèque ne nous a pas échappé puisque ça n'est pas quelque chose qui est arrêté, mais pour les futures dessertes en utilisant l'axe Orléans ou depuis Vierzon ou Châteauroux, l'espace au niveau de la grande Bibliothèque permettrait de créer à côté de la gare de banlieue une gare pouvant recevoir des trains grande ligne.

Au cours de l'année dernière, la SNCF a proposé que l'on fasse une expérimentation où un train TEOZ pourrait faire une escale à la gare banlieue de la grande Bibliothèque, ce qui a l'avantage très important de mettre à portée de la ligne 14 du métro, ce qui permet d'avoir un accès direct au quartier de la gare de Lyon, au quartier Opéra dans un délai de 12 minutes. Pour le moment, je dirais que cette proposition de la SNCF est toujours à titre expérimental sur la table ; nous pourrions, un jour, la mettre en œuvre.

M. PAMBOUTZOGLU

Là, vous nous parlez de la situation actuelle de la gare d'Austerlitz. Vous comparez la situation d'aujourd'hui alors que la question qui vous est posée, c'est qu'est-ce que vous ferez de la gare d'Austerlitz demain, quand il n'y aura plus de trains ?

Mme LARIVAILLE

Nous arrêtons sur la gare d'Austerlitz et nous passons la parole à Monsieur COMBASTEIL.

M. COMBASTEIL

Je ne suis qu'un élu local, soucieux effectivement de ce qui peut se passer dans le département, soucieux évidemment aussi de ce qui peut se passer dans le domaine des transports.

La première remarque que je voudrais faire, c'est que ce projet qui nous est présenté ce soir, vous le bâtissez sur un territoire que vous appelez Centre Ouest, qui a été identifié par RFF comme présentant des enjeux de déplacement jugés spécifiques. Ce territoire, du coup, fait lui-même parti d'un ensemble qui est intitulé l'espace central.

Ce positionnement appelle de ma part quelques remarques critiques. Je dirais d'abord qu'il s'agit d'une identification de territoire propre à RFF et créé par cette institution. A suivre cette pratique, d'ailleurs, il y aurait alors une division territoriale pour les déplacements ferroviaires, sans doute une autre pour les déplacements routiers, d'autres encore pour d'autres fonctions qui sont nombreuses dans la vie quotidienne.

Moi, c'est une position qui me paraît nier les réalités humaines, sociologiques, géographiques, économiques, etc. et qui, en tout cas, va à l'encontre des territoires établis que sont les régions, établis de façon tout à fait fondamentale, y compris constitutionnelle.

Pour ce qui nous concerne ce soir, le territoire choisi n'a aucun vécu pour une grande partie de la région et, singulièrement, pour le département de la Corrèze comme d'ailleurs pour celui de la Creuse. Le projet proposé peut effectivement desservir correctement Limoges, mais il ignore, en fait, Brive et la Corrèze. J'ai le sentiment qu'au fond, ayant choisi un tracé a priori Poitiers-Limoges, il fallait construire autour de ce projet un territoire justifiant le tracé. Moi, je trouve que c'est une inversion de la démarche, qu'il faudrait au contraire définir le tracé satisfaisant le territoire et non l'inverse. Il me semble que le critère de rentabilité qui a été cité est excessivement, sinon uniquement pris en compte.

La région du Limousin ne regarde pas que vers Poitiers, même si c'est le cas pour Limoges. Elle développe aussi des relations avec l'Aquitaine (Périgieux, Bordeaux), avec Midi-Pyrénées (Toulouse), avec l'Auvergne (Clermont-Ferrand) et ceci est particulièrement vrai pour notre département.

Dans le dispositif, le Sud Ouest est oublié, comme d'ailleurs la ligne Bordeaux Lyon. N'y a-t-il pas là un risque effectivement de dépérissement de la gare de Brive parce que étoile peut-être, mais étoile avec des rabattements de type TER qui n'ont pas la même envergure, de type cars également avec les mises sur route relativement nombreuses.

Alors, que devient l'axe Nord Sud ? Le schéma proposé arrête le TGV à Limoges et aucune amélioration de durée de trajet ne peut intervenir entre Limoges et Brive, ni d'ailleurs vers Cahors. Plus nous irons loin avec un TGV circulant sur une voie ordinaire, moins il sera intéressant.

Dans cette perspective, la ligne elle-même, le POLT comme nous disons maintenant, ne connaîtra plus que les circulations type TER auxquelles s'ajouteront les circulations de fret, au moins tant que la SNCF et d'autres transporteurs privés voudront bien s'intéresser à ces activités.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Que deviendront les liaisons avec Toulouse et avec Bordeaux qui nous intéressent ?
Nous avons de nombreux jeunes qui vont en faculté à Bordeaux ou à Toulouse, par exemple.

Une telle situation a aussi comme conséquence de renvoyer les coûts de fonctionnement, voire même de maintenance des équipements à la région autoroutière organisatrice de ce type de transport. Nous voyons bien qu'il y a maintenant une certaine tendance à demander aux régions d'intervenir sur les voies ferrées.

Certains concepts ont quand même la vie dure, je trouve. Il y a quelques années, l'observation d'une carte du réseau autoroutier faisait apparaître le grand vide affectant le Massif Central. Aujourd'hui, nous avons obtenu l'A20. Le document que nous avons reçu, que vous avez envoyé, contient deux cartes particulièrement édifiantes :

- l'une page 37 présente le réseau TGV réalisé ou programmé en France ;
- l'autre page 43 présente le réseau grande vitesse européen.

Ces deux cartes mettent en évidence le même vide ferroviaire. Nous continuons à contourner le Massif Central et, cette fois, ce serait définitif.

Donc la LGV Poitiers - Limoges n'est pas, à mon sens, la réponse la plus pertinente à nos besoins de transport moderne.

Je ne suis pas maximaliste et j'admets qu'il puisse y avoir des gains de temps et qu'à partir de Limoges, le pourcentage de population accessible en moins de 3 heures soit en augmentation. Vous citez toujours votre brochure, mais c'est vrai pour Limoges et seulement pour Limoges : 16 % à l'avenir contre 8 % aujourd'hui qui pourront accéder à Limoges en moins de 3 heures.

Nous pourrions d'ailleurs utilement nous interroger sur les effets réels en matière de développement économique, des réductions de temps de parcours. Je comprends que, dans les fonctions que vous avez, RFF ou SNCF, bien sûr, les horaires, les temps de parcours, tout cela, ce sont des éléments importants, des éléments à caractère commercial, mais aussi à caractère de confort. Quand même, est-ce qu'il est vital, est-ce qu'il est fondamental de dire qu'une réduction d'une heure ou d'une demi-heure soit vraiment la panacée pour un développement de notre région ? C'est quand même une question qui mérite d'être posée.

Si ce critère est aussi important que nous le disons, pourquoi alors attendre si longtemps ? 15 ans, peut-être 20 ans, je ne sais pas. Aujourd'hui, le barreau Limoges - Poitiers n'est, à ma connaissance, inscrit dans aucun schéma national. A un horizon aussi lointain, nous serons bien mal en point économiquement parlant, s'il faut attendre jusque-là pour avoir une grande vitesse ferroviaire.

Il faut donc, si nous ne voulons pas abandonner ce projet, au moins faire quelque chose le plus rapidement possible. C'est pour cela qu'il faut reprendre le projet POLT dans sa version pendulaire, dans toutes les formules que je ne sais pas bien maîtriser.

Il est scandaleux que l'Etat ait unilatéralement retiré son accord sur ce projet. Il était accepté par les régions concernées, il était financé, il aurait pu être mis en service maintenant, et c'était un projet susceptible d'évolution. En compensation, entre

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public guillemets, on nous a offert le TEOZ. Je suis désolé pour la dame qui représente la SNCF, mais ce matériel, j'ai trouvé que ce n'était qu'un recyclage des voitures corail, il ne va pas plus vite, mais il coûte plus cher. On paie comme sur le TGV sans avoir la grande vitesse. Le voyageur est obligé de réserver sa place ; c'est une gestion type TGV, je crois, mais sans la vitesse.

On nous dit qu'il ne faut pas faire ce projet au motif que nous aurons mieux dans 15 ans, 20 ans, mais avec un tel raisonnement, nous stérilisons tout le projet et nous aggravons les retards. Qui, aujourd'hui, peut prédire, décrire ce que seront véritablement les transports dans 20 ans ? Je ne dis pas que les gens ne sont pas capables de réfléchir à cela et sans doute quelqu'un y réfléchit, je n'en doute pas, mais, aujourd'hui, nous mettons en place des infrastructures de haut débit ; je ne prendrai pas le pari de dire qu'elles seront complètement adaptées dans un délai tel que je l'ai signalé, et si elles seront encore pertinentes dans 20 ans. Mais fallait-il ne rien faire aujourd'hui ? Je crois que les régions, les départements, le département de la Corrèze a fait ce qu'il convenait de faire en matière de haut débit.

Ma dernière question concerne le coût, ça ne peut pas être passé sous silence. 1,3 milliard d'euros, ce n'est pas quand même une dépense négligeable. Je crois que c'était 340 millions d'euros pour le POLT. Qui paiera ? RFF dont j'entends dire que la situation financière est quand même quelque peu catastrophique, mais vous me contredirez si ce n'est pas vrai ? L'Etat qui ne rate jamais une occasion de se désengager ? Les capitaux privés à travers les fameux partenariats public / privé ? Au détriment, certainement, de la notion de service public et d'une véritable éducation du territoire.

En tout cas, un partenaire sera sûrement recherché du côté des collectivités locales. Le document nous donne quelques indications pour la LGV Est comme pour la LGV Rhin Rhône, vu que la participation des collectivités avoisine les 30 %, mais ce sont des collectivités financièrement plus musclées que notre Limousin avec peu de villes capables de contribuer efficacement. Le Limousin sera bien seul, sans doute, pour répondre à la demande qui sera, bien sûr, présentée comme conditionnant la réalisation. Poitou-Charentes, évidemment, probablement, sera sollicité, mais je pense que nous lui ferons aussi une sollicitation pour réaliser la LGV de Tours à Bordeaux puisque, actuellement, elle s'arrête quand même à Tours.

Le POLT est plus à notre mesure. Il faut donc le faire pour réduire le plus vite possible la fracture ferroviaire - c'est un mot qui est très employé dans le langage politique actuellement - celle-ci existe et elle nous pénalise. Je crois que nous pouvons sans doute étudier le TGV proposé, mais, pour tout de suite, il nous faut un TGV pendulaire qui permettra ce gain de temps. Ce qui me préoccupe beaucoup, c'est que le barreau proposé ne va pas dans le sens d'un aménagement équilibré du territoire et qu'il pose problème pour ce département de la Corrèze.

M. SALIN

Concernant les zones géographiques Centre Ouest, ce n'est pas un vocable que RFF a inventé, il a été déjà initié par d'autres personnes avant nous.

Concernant la définition, cette zone n'a pas été définie a posteriori. Il faut savoir que, par exemple, Clermont-Ferrand, en terme de réseau de ville, n'a pas défini, n'a pas réalisé de réseau de ville avec le Limousin. Clermont-Ferrand réalise ses réseaux de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public ville avec les villes de la vallée du Rhône, avec Saint-Étienne, avec Lyon. En région Limousin et en Région Poitou-Charentes, il y a l'association « Aire 198 » qui a été créée depuis pas mal de temps, il y a des réseaux qui se font. La jonction a été faite entre « Aire 198 » et ses axes avec Poitiers - Limoges.

L'autre jour, j'entendais le Président de l'université de Limoges qui disait « Limoges se met en réseau avec qui ? Avec Poitiers, avec la Rochelle, avec Tours et avec Orléans, pas avec Clermont ». Les écoles de techniciens et les IUT dépendent de l'académie de Limoges, pas de Clermont. Il est quand même plus simple de faire Limoges-Brive ou Limoges-Tulle que de faire Brive-Clermont-Ferrand ou Tulle-Clermont-Ferrand. Si vous voulez, il y a une réalité qui existe, qui n'est pas une invention de notre part.

Un exemple : les échanges que nous appelons « tout mode », c'est-à-dire tout moyen de transport, entre Limoges et Poitiers, c'est 340.000 déplacements par an. Il y a la N147, il faut 2 heures. Nous travaillons, avec la région, à l'amélioration de la desserte TER, mais il faut 2 heures également. Lorsque je regarde les échanges entre Limoges et Châteauroux, c'est 128.000 déplacements. C'est 340.000 avec Poitiers et à peine 130.000 avec Châteauroux : la différence, c'est qu'avec Châteauroux, vous avez l'A20 et vous avez tous les trains et tous les TER qui circulent sur l'axe Paris - Châteauroux - Limoges. Donc, pour aller à Châteauroux, c'est plus facile, c'est plus rapide et il y a moins de gens qui se déplacent qu'avec Poitiers, donc la situation que nous décrivons a quand même une certaine réalité.

Maintenant, je voudrais revenir sur POLT. Sur POLT, il y a un certain nombre de choses qui doivent être dites. Nous pensons que POLT, c'était tous les trains. Non, POLT, c'était simplement 4 allers retours Limoges - Paris. Actuellement, il y a 13 ou 14 trains entre Limoges et Paris. C'était donc 4 trains et 2 heures 30, pas 2 heures. De plus, ces trains ne s'arrêtaient pas partout. Si vous voulez, POLT ne permet pas le développement que permet une LGV.

Concernant le développement que vous avez abordé, il se crée. Ce n'est pas parce que vous aurez une LGV qu'il se fera automatiquement. Ça, nous en avons parlé ; sur le site de la CPDP, nous avons fait des études spécifiques, des retours d'expériences sur toutes les LGV pour voir l'influence sur le développement qui ne se fait qu'avec une dynamique. Ça, c'est aussi un point important.

Concernant le financement, c'est un point qui a aussi été évoqué, je laisse la parole à Richard ROUSSEAU.

M. ROUSSEAU

Je dirais que, d'abord, sur le montant du projet, il y a 2 chiffres que je voudrais comparer. 1,3 milliard, on dit que c'est beaucoup. Par rapport à tous les autres projets TGV qui sont actuellement en cours de réflexion, c'est celui qui représente l'enveloppe la plus modique.

Deuxième chose, puisque nous parlons de l'axe Paris - Orléans - Limoges jusqu'à Brive et même au-delà, l'investissement réalisé par RFF pour cette modernisation de ligne, au cours des 3 années et ça se termine dans la Creuse en fin d'année, est de 265 millions d'euros. Par rapport à l'enveloppe de la création du TGV, nous avons investi sur l'axe principal le cinquième de l'enveloppe de création de cette ligne TGV,

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
ce qui conforte bien l'idée qu'il y a un rôle pour cette ligne ; il y a un certain nombre de missions sur cet axe qui ont besoin d'être remplies.

Tout à l'heure, quelqu'un disait « quelle liaison aura-t-on avec Bordeaux ? ». Ce n'est pas parce que nous allons construire la LGV qu'il n'y aura plus de relations TER par la ligne actuelle entre Brive et Bordeaux.

D'autre part, comme le soulignait Sylvestre SALIN, à Poitiers, il y aura la possibilité de jouer sur le réseau TGV puisque nous aurons un véritable nœud de correspondances, et de retrouver un TGV descendant de Paris vers Bordeaux. Il n'y a pas contradiction entre les réseaux, il y a multiplication des possibilités qui seront offertes à tous.

Mme LARIVAILLE

Merci. Nous donnons la parole à Monsieur DUPONT.

M. DUPONT - Président du Conseil Général de Corrèze

Merci Madame. Pour avoir vécu depuis un certain temps la problématique des déplacements entre la Corrèze et la capitale et tous les réseaux qui sont offerts, je peux vous dire que j'ai entendu beaucoup de choses depuis de nombreuses années.

C'est vrai qu'on est en train de nous opposer maintenant le temps qu'il y a pour avoir un TGV. Je rappelle quand même à ceux qui sont ici présents que, lorsque nous avons initié les autoroutes en Corrèze, nous avons commencé dans les années 1985 - 1986, nous avons fait une réunion préparatoire en 1992 à la Chambre de Commerce de Brive et, en 2006, nous avons finalement nos autoroutes. Délai, faites le calcul, et vous comprendrez qu'il faut être pragmatique. Quand nous avons des projets de cette importance, il faut évidemment jouer avec le temps.

Deuxièmement, le point de vue de l'utilisateur : quelle est la problématique pour le département de la Corrèze ? C'est de se désenclaver. Je parle corrézien, je ne sais pas ce qui va se passer à la gare d'Austerlitz, je ne sais pas ce qui va se passer à la gare Montparnasse, je parle corrézien tout simplement. Le problème, c'est que nous avons obtenu notre désenclavement autoroutier, nous avons notre désenclavement aérien sur lequel nous sommes en train de travailler, qui n'est plus un projet, mais qui est, maintenant, en construction. Nous souhaitons jouer avec la fracture du temps pour le train, c'est-à-dire quelle est la problématique ? Quand nous sommes en Corrèze, pour aller à Paris, il faut minimum 4 heures et c'est souvent plus long parce qu'il y a des aléas sur la ligne ; tous ceux qui l'empruntent souvent le disent d'ailleurs. C'est souvent un peu plus long, il y a beaucoup de retards. En tout cas, ceux qui l'empruntent fréquemment peuvent le dire ; ce sont des conséquences peut-être de travaux qui se font.

La problématique, c'est de se situer maintenant entre 3 heures et 2 heures. C'est ça le vrai problème pour le train, c'est-à-dire qu'il soit compétitif par rapport à la route et qu'il soit compétitif par rapport à l'avion. C'est donc notre vrai problème.

Deuxièmement, c'est de se rallier quand même au TGV Atlantique et à la technique moderne que sont les TGV et qu'évidemment, la SNCF avance parce que c'est une fierté de la SNCF que d'avoir ces techniques de train à grande vitesse. A ce titre-là, je

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
pense que la Corrèze peut aussi revendiquer le fait de pouvoir, grâce à la technique grande vitesse, rejoindre la capitale et même la contourner, etc.

Pour ma part, je considère que ce qui a été entrepris est une bonne solution. Je vais vous poser deux questions : qu'en est-il de la technique du pendulaire parce que, pour avoir été dans des réunions à Paris, au Ministère des Transports, j'ai tout entendu sur le pendulaire ? Quand je suis allé au Ministère des Transports, qu'est-ce qu'on m'a dit ? On m'a dit : le pendulaire, ça sera sûrement une technique italienne de Pendolino adaptée sur des rames de TGV. Je l'ai entendu. Vous me confirmerez si c'est cela ou pas cela.

On m'a dit que certaines de ces rames étaient à l'étude et en construction chez ALSTOM, à la Rochelle, si mes souvenirs sont bons. Nous ne les avons jamais vues. La technique du pendulaire adaptée par ALSTOM sur des TGV existe-t-elle ou pas ?

Un jour, j'ai posé la question en présence de Monsieur GALLOIS d'ailleurs, au Ministère des Transports « où est le TGV pendulaire ? » et on m'a répondu « dans les cartons à dessin ». Je me demande si le TGV pendulaire tel qu'il était prévu existe. Ça, c'est une question que je pose à la SNCF. Je ne sais pas si vous avez la réponse, mais, pour moi, c'est une interrogation importante parce que j'ai le sentiment que, à un moment, on nous a fait entrevoir des choses et que, peut-être, cette technique, finalement, n'est pas aussi adaptable que ça.

J'ai lu également que, en Italie, on réfléchissait à l'avenir du Pendolino en se disant : ce n'est peut-être pas si formidable que ça et peut-être qu'il faudrait aller vers d'autres technologies. Moi, je pense que la SNCF ne va pas développer plusieurs techniques de train à grande vitesse parce qu'il y a aussi les problèmes de disponibilité de rames, etc. Avoir 3 ou 4 techniques de train à grande vitesse, ce n'est peut-être pas si objectif que ça en matière de rentabilité pour la SNCF, c'est-à-dire avoir une seule ligne de pendulaire pour toute la France, le reste se contentant des lignes classiques ou améliorées, ou se contentant du TGV. Ceci étant, sur le plan économique, ça me paraît délicat.

Deuxième question : qu'en est-il du POLT parce que, pour moi, j'avoue que je ne comprends plus grand-chose. Pour moi, le POLT, jusqu'à maintenant, c'était Paris -Orléans - Limoges - Toulouse dans la technique actuelle. C'est la dénomination d'une ligne. J'entends parler de POLT ; quand les gens me parlent de POLT, de quoi me parlent-ils ? Est-ce qu'ils me parlent du POLT actuel dont on dirait que la ligne serait en déshérence parce que nous allons faire un TGV, ce qui ne me paraît pas du tout rationnel parce que je pense, en effet, que nous avons besoin de desserte avec des arrêts entre Paris et Toulouse.

Je suis donc pour la liaison telle qu'elle est proposée parce que c'est la technologie moderne, cette technologie d'avenir et, quand nous l'avons proposée pour l'Est de la France, je ne sais pas s'il y a eu des débats pareils, si on se posait autant d'état d'âme. En tous les cas, je fréquente des élus de l'Est de la France et je peux vous dire qu'ils attendent l'arrivée du TGV avec enthousiasme parce que c'est un véritable développement.

Voici donc mes deux questions :

- le TGV pendulaire existe-t-il ?
- avez-vous l'intention d'abandonner le POLT ?

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur DUPONT. Je crois que les deux questions posées par Monsieur DUPONT méritent effectivement une réponse claire parce qu'elles sont posées par beaucoup de personnes. Merci, Monsieur SALIN, de répondre précisément à ces questions.

M. SALIN

Concernant le POLT, c'est-à-dire le projet de train pendulaire sur l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, le CIADT du 18 décembre 2003 a décidé de ne pas poursuivre ce projet.

Concernant l'implication et l'investissement de RFF sur l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, Richard ROUSSEAU, tout à l'heure, vous a donné des chiffres : RFF a investi 265 millions sur cet axe. Nous ne pouvons donc pas dire que nous abandonnons cet axe ; au contraire, nous investissons fortement ; nous avons investi 265 millions d'euros sur cet axe, sur 3 ans. Il faut savoir que le budget annuel de RFF est de 900 millions.

M. ROUSSEAU

Entre 900 et 970 millions par an.

M. SALIN

Je vous laisse faire le ratio.

Je ne suis pas un spécialiste de la SNCF concernant le matériel, si Madame FRUCHON veut répondre, et je pourrai apporter des éléments et compléter éventuellement.

Mme FRUCHON

Je vous confirme qu'il n'y a pas de TGV pendulaire actuellement. Il y a des études qui commencent à la SNCF sur une étude de faisabilité qui a été demandée dans une région, mais, actuellement, il n'y a pas de TGV pendulaire.

M. SALIN

La technologie de pendulation existe, mais, actuellement, les rames Atlantiques ne sont pas équipées. Il faudrait des études parce que les gabarits sont différents du matériel sur lequel les tests ont été faits. Il y a des problèmes d'informatique, de gestion informatique et la pendulation, c'est quelque chose de relativement

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public compliqué. Il y aurait également des problèmes de surpoids. Donc, au jour d'aujourd'hui, si nous disons « je veux un TGV pendulaire », il n'y a pas de TGV pendulaire.

M. ROUSSEAU

A l'époque où les discussions ont eu lieu au Ministère, c'était des TGV Atlantiques à mi-vie, c'est-à-dire, au bout de 15 ans, qui devaient faire l'objet d'une révision majeure et, à cette occasion-là, un système de pendulation aurait été ajouté au cours de la révision.

Ce qu'il faut avoir en tête, c'est qu'au moment où le projet a été arrêté, il y avait encore des études dans un délai dont nous pouvons nous demander s'il était de l'ordre de 1 an ou de 2 ans minimum pour arriver aux premières adaptations. Il faut se rendre compte que ce système est complexe, en effet l'adaptation d'une rame TGV à la pendulation représentait pour chaque unité un délai de 6 mois.

Comme nous ne pouvons pas retirer plus d'une rame, en général, sur un parc comme ça, ça veut dire que nous sommes quand même dans une logique où, au mieux, si, maintenant, on disait « comment réfléchir à la pendulation ? », nous sommes dans un délai de 5 ou 6 ans avant de disposer d'un parc correspondant aux besoins de POLT.

Mme LARIVAILLE

Bien. Nous donnons la parole à Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU

Je souhaite effectivement apporter un certain nombre de compléments parce que, quand j'entends Monsieur DUPONT, Député, dire « le TGV pendulaire, ça existe ? »... c'est bien lui qui, à l'assemblée, a décidé à un moment donné d'entériner...

M. DUPONT

Je n'ai rien décidé du tout. Qu'est-ce que vous êtes en train de dire ?

Mme LARIVAILLE

Je croyais que vous vouliez répondre à Monsieur SALIN, Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je vais répondre. Le TGV pendulaire existe-t-il ? Oui, le TGV pendulaire existe, il a été conçu. Il a été conçu à partir de rames TGV Atlantique ALSTOM sur lesquelles des kits de pendulation devaient être montés.

Il faut savoir que le taux de rentabilité dont a parlé Jean COMBASTEIL de 2,8, quand il était calculé à ce niveau, on nous le calculait sur le prix de rames neuves alors que nous avions des rames, effectivement, qui étaient déjà utilisées.

Ces kits pendulation devaient être montés. Il suffisait qu'à ce moment-là, la SNCF ait le feu vert. Qui a empêché d'avoir le feu vert ? C'est la décision du CIADT de 2003.

Je n'aurai pas la cruauté, Monsieur DUPONT, de vous rappeler tous vos écrits.

M. DUPONT

Je vous ai dit moi-même que j'avais interrogé le Ministre des Transports. C'était Monsieur GALLOIS qui était là, il y avait des techniciens de la SNCF et c'est moi-même qui, avec un ton dubitatif, lui ai demandé « où est le TGV pendulaire ? » et on m'a répondu « il est dans les cartons à dessin ». J'ai répété en sortant du Ministère ce qu'on m'a dit. Monsieur PAMBOUTZOGLOU, vous n'étiez pas là.

M. PAMBOUTZOGLOU

Non. Moi, ce que je peux vous dire, c'est que, effectivement, vous avez entériné les décisions du CIADT qui ont été précédées par des débats à l'assemblée nationale auxquels vous avez participé. C'est quand même clair, net et précis.

On nous parle de Pendolino. Moi, j'ai expérimenté à deux reprises un TGV pendulaire. C'était un véritable TGV entre Cahors et Brive. Alors qu'un corail ne peut circuler qu'à 105 ou 110 kms / heure maximum sur cette ligne, nous avons circulé à 130 kms / heure à vitesse constante et mon stylo qui était posé sur la table ne bougeait pas. Je dis que cette technique-là, elle existe.

Monsieur ROUSSEAU, vous apportez des critiques au projet de TGV pendulaire sur lequel il y a apposé la signature de RFF pour sa réalisation à l'horizon 2005 - 2006. Il y a donc la signature de RFF. Il y a aussi celle de la SNCF. Il y a celle de trois régions et je dis qu'il n'en manque qu'une, c'est celle à laquelle le gouvernement a renoncé, c'est-à-dire la signature de l'Etat qui a été reniée.

Autre aspect, vous nous dites « nous n'allons pas abandonner l'axe POLT parce que nous avons fait 265 millions d'euros d'investissement ». C'est important parce qu'il ne faudrait pas que cet argent soit gaspillé. Vous nous expliquez que vous allez faire 10 dessertes par la ligne TGV, plus une desserte directe sur Roissy, que ça doit vous faire 2,2 millions de passagers et une augmentation de 30 %. Je pense que l'augmentation de 30 %, c'est par rapport au gain de vitesse, de confort que le TGV apporte, mais ça veut dire que, dans ces 2,2 millions de passagers, vous comptabilisez la totalité des passagers qui circulaient sur cet axe POLT et qu'à partir de là, cet axe va être complètement tari. Les 265 millions, les garanties que vous nous offrez n'en sont pas parce que, effectivement, l'axe POLT peut être un axe dédié au fret et sur lequel il y aurait de temps en temps quelques lignes TER qui circulent.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je conclus. En terme d'aménagement du territoire, on nous a dit qu'il n'y avait que 5 aller-retour par jour.

M. SALIN

4.

M. PAMBOUTZOGLOU

4 plus 1.

M. SALIN

Oui, 4 plus 1.

M. PAMBOUTZOGLOU

Ça fait 5. L'avantage de ce projet-là, même s'il a quelques inconvénients en terme de temps, mais ce n'est qu'une première étape – tous les TGV sont en plusieurs étapes – son avantage, c'est qu'effectivement, il offrait des dessertes rapides ; 2 heures 30, c'est déjà pas mal dans une première étape ; moi, j'aimerais que nous les ayons aujourd'hui alors que nous allons attendre plus de 15 ou 20 ans.

Qu'est-ce qu'il conjugait en même temps ? Il conjugait sur le même axe d'autres dessertes, des dessertes qui sont des dessertes d'aménagement du territoire qui permettaient sur tout l'axe Paris - Limoges - Toulouse d'avoir la desserte du territoire avec des arrêts en gare sur des trains moins rapides. Voilà l'intérêt effectivement du projet POLT en terme d'aménagement du territoire.

M. SALIN

Et nous avons un intérêt similaire. Si nous regardons, en France, les projets de LGV et l'évolution des trafics sur les lignes qui ont été remplacées, entre guillemets, c'est en augmentation partout en France. Pourquoi ? Parce que la LGV, certes, enlève un trafic, mais permet de recomposer et de redéfinir les trafics sur la ligne qui existe. Des exemples, il y en a plein. Je vous ai parlé, au cours des précédentes réunions, de ce qui s'est passé sur Tours - Paris et ce qui s'est passé sur la LGV Tours - Vendôme - Paris. L'évolution du trafic qui s'est passée sur la ligne classique Tours - Blois - Orléans - Paris, il y a eu redéfinition, recomposition du service et reconquête du ferroviaire et de voyageurs. C'est valable aussi dans la vallée du Rhône. Des exemples, il y en a plein en France, alors de dire que la LGV va tarir la ligne, ce n'est pas vrai. Ça va permettre – et la SNCF pourra vous le dire – de reconfigurer, de repositionner des dessertes, des services en adéquation avec une demande. Ça a été vrai sur un ensemble de lignes, je ne vois pas pourquoi ça ne pourrait pas l'être sur l'axe Paris - Limoges - Toulouse. A la limite, c'est votre opinion contre la mienne à ce

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public niveau-là. C'est quelque chose qui s'observe, Monsieur PAMBOUTZOGLOU, ça se voit partout.

M. ROUSSEAU

Monsieur PAMBOUTZOGLOU, même avant les TGV, le réseau ferroviaire a toujours été quelque chose de très évolutif. Actuellement, si les gens de Niort, qui prennent le TGV par Poitiers pour se rendre à Paris, avaient été interrogés il y a 20 ans, quand la ligne passait par Thouars et Saumur, ils auraient pu dire « pour aller à Paris, l'itinéraire qui nous plaît, c'est l'itinéraire par Saumur et Thouars ». L'évolution du réseau, elle s'est faite au fil des années, elle s'est même faite au 19e siècle. Pour venir de Limoges à Brive, la première ligne, c'était celle qui passait par Lubersac et Pompadour, il faut tous s'en souvenir. C'est 30 ans après que, d'un seul coup, nous avons constaté qu'un itinéraire par Uzerche pouvait être plus performant et qu'il y a eu des basculements. Je dirais que le réseau ferroviaire, c'est comme tous les réseaux, c'est quelque chose de vivant et d'évolutif. Dire que, parce que l'on cherche d'autres pistes, les autres branches meurent, c'est un raisonnement réducteur.

Mme LARIVAILLE

Bien. Nous passons à l'intervenant suivant, Monsieur Jean-Louis PERIE a demandé la parole.

M. PERIE - Président de la CCI de Tulle et Ussel

Merci Madame la Présidente de me donner la parole. Je suis un bon élève et j'ai donné mon papier en début de séance, il y a à peu près 2 heures et, depuis 2 heures, j'ai l'impression d'assister à un tribunal à charges où seuls RFF et la SNCF se défendent. Je trouve ça un peu scandaleux. Heureusement que le Président du Conseil Général est intervenu tout à l'heure.

Je vais vous parler de l'économie. Nous avons besoin, dans ce territoire, d'économie et d'entrepreneurs. Les entrepreneurs, ce qu'ils cherchent, c'est une rapidité et les communications. Alors, aujourd'hui, grâce aux communes, nous avons des emplacements et des terrains qui sont tout à fait disponibles, nous avons des accès, nous avons des autoroutes, nous avons le haut débit, mais il nous manque le train.

Il y a 30 ans, nous étions les premiers d'Europe avec le Capitole. Aujourd'hui, nous avons un train qui est très mauvais, qui est à la limite de la propreté, qui est très désagréable et où nous sommes malades : je parle du TEOZ.

Je vous ai dit que les entrepreneurs avaient besoin d'aller vite, donc il est indispensable pour nous d'avoir une ligne rapide. Si nous pouvons être aujourd'hui à 3 heures de Paris, il faut le prendre, il ne faut pas laisser passer la chose. Nous sommes passés à côté du POLT. Aujourd'hui, RFF et SNCF ne proposent plus le POLT ; ils nous font une autre proposition, il faut la prendre et il faut la prendre tout de suite. Il ne faut pas encore tergiverser pendant 10 ans pour savoir ce que nous allons décider. Il faut le prendre et tout de suite, il n'y a pas d'autres solutions.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je voulais parler aussi à Monsieur MAS. Monsieur MAS, vous vous plaignez du prix pour aller à Paris. Vous pouvez aller à Paris par la Nationale 20 ou par l'autoroute, comme vous voulez. De même, vous pourrez prendre le TGV ou vous pourrez prendre la ligne traditionnelle, comme vous voulez.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur PERIE. Monsieur SOULIER, vous voulez intervenir ?

M. SOULIER - Député de Corrèze

Ça, ça s'appelle le choix du service public. Moi, je voulais apporter simplement ma réflexion, celle que j'ai apportée notamment à Brive lors du débat. Notre débat aujourd'hui public, c'est bien le projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges et au départ de la Corrèze notamment. Sur ce projet de débat, nous faisons l'amalgame ce soir comme beaucoup entre ce que nous avons dit, pensé, réfléchi il y a quelques années et ce pour quoi nous travaillons ce soir et ce pour quoi le gouvernement s'est engagé.

Je ne vais pas reprendre Monsieur PAMBOUTZOGLOU au mot, mais c'est vrai qu'il faut reconnaître que, depuis 20 ans, il y a une absence de décision politique qui nous a engagé les uns et les autres. Il faut le reconnaître et je crois que tous, quels que soient les gouvernements qui ont été aux affaires, il y a eu des choix et des décisions qui n'ont pas été prises. Il faut le dire en toute honnêteté, que ce soit de l'époque des gouvernements de droite ou de gauche.

Alors, moi, je me réjouis encore une fois que le débat soit posé, mais il faudrait quand même que nous allions à l'essentiel. Là, je rejoins parfaitement mon collègue député Jean-Pierre DUPONT puisque j'étais avec lui et avec un certain nombre d'entre nous lors d'une réunion avec le Ministre BUSSEREAU. Quand la question sur la fameuse technologie du TGV pendulaire a été posée, la réponse a été sans ambiguïté : si le débat a été technique, oui, la réponse, la décision a été politique. Aujourd'hui, le TGV vient de fêter ses 25 ans. Ne croyez-vous pas quand même que, aujourd'hui, en 2006, ce n'est pas un peu paradoxal de se poser encore une fois la question de savoir si, oui ou non, nous avons besoin du TGV. Bien sûr que oui nous avons besoin du TGV.

Il y a eu une question de fond qui a été posée, je crois, par Monsieur COMBASTEIL : quel est l'enjeu de la technologie de l'avenir ? Ça, c'est une question de fond sur laquelle il faut impérativement qu'on réponde. Donc, la question de fond, c'est effectivement quelle technologie nous voulons pour l'aménagement du territoire et au nom de quoi la région du Limousin, la Corrèze n'auraient pas aujourd'hui la possibilité de se raccorder à la technologie qui fait, au fond, la référence dans le monde entier. Où que nous soyons, quand on parle de TGV, c'est la technologie française. Au nom de quoi, aujourd'hui, nous n'aurions pas droit à cette technologie ?

Alors, le TGV pendulaire, effectivement, est une technologie qui n'existe pas. Le POLT qui est, pour moi, la contraction des 4 lettres des 4 villes françaises, est un aménagement qui, aujourd'hui, existe ; la SNCF y a investi quelques millions d'euros

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public et il n'y a aucune raison pour que, demain, les voies de cette infrastructure soient fermées.

Ça me rappelle quand, au 18e siècle, on réfléchissait à aménager le territoire avec l'arrivée du rail. D'ailleurs, à Tulle, la question s'était posée de savoir si le train devait aller à Brive ou à Tulle. Certains regrettent encore aujourd'hui que la ligne Paris - Toulouse ne passe pas par Tulle. D'ailleurs, aujourd'hui, le TGV s'arrêterait à Tulle certainement, si la bonne décision avait été prise.

Ce n'est pas parce qu'au 18e siècle, nous avons commencé à aménager la France avec la Micheline de l'époque et, après, le Capitole et le TGV que, aujourd'hui, ils ont abandonné l'aménagement du territoire. Prenons ce qu'on nous propose, ayons un peu de courage et, pour une fois, allons au bout des choses. Faisons cet investissement. Après, nous verrons comment cet investissement se fera sur le plan financier, mais la convention-cadre que j'ai sous les yeux ici qui a été signée par la région, c'est une convention où les régions ont financé. Je ne vois pas au nom de quoi, demain, les régions ne financeraient pas une infrastructure qui correspond à l'aménagement du territoire

M. PAMBOUZZOGLU

Ce n'est pas la même enveloppe.

M. SOULIER

Ce n'est pas la même enveloppe, c'est sûr, mais ce n'est pas non plus le même gain de temps. D'un côté, nous gagnions 20 minutes, voire 17 minutes ; aujourd'hui, nous gagnons une heure.

Je voudrais dire une chose aussi, c'est une heure à l'aller, mais c'est aussi une heure au retour. Quand nous faisons l'aller-retour Brive - Paris, deux heures de temps de travail de plus par jour, c'est important.

Je conclus en disant que, pour moi, ce débat public est intéressant et, effectivement, je soutiens Monsieur SALIN et Monsieur ROUSSEAU parce que c'est vrai, comme le rappelait le Président PERIE, nous avons l'impression que nous sommes devant un tribunal et que nous envoyons à ces messieurs des flèches, mais, au fond, ces messieurs, ils font leur travail, ils essaient de répondre aux questions sur le plan technique.

Pour finir, je voudrais simplement dire que relier le Limousin à l'infrastructure TGV, ce n'est pas une utopie. Alors, soit nous sommes capables de le faire tout de suite avec la conséquence du temps puisqu'il faut, au minimum, 10 ans pour réaliser cette infrastructure ; ce n'est pas encore aujourd'hui que nous perdrons du temps à réfléchir à faire autre chose, sachant que la seule technologie qui réponde, c'est la technologie du TGV.

Mme LARIVAILLE

M. CHATENET - Maire de Masseret

Je vais être court parce que j'ai déjà pris la parole à Limoges et je m'étais fait reprendre de volée par le Député Maire de la ville de Limoges qui m'avait dit de ne pas pleurer sur le sort des gens du Centre qui n'étaient qu'à 2 heures de Paris et qu'après tout, ce n'était pas la peine de s'intéresser à leur sort.

Je suis un petit peu déçu, sentimentalement parlant, d'une part, parce que j'étais très attaché à cette ligne Toulouse - Paris. Je suis un peu déçu de ça, mais, quand même, il faut être raisonnable. Nous sommes au pied du mur, comme l'ont dit certains de nos collègues, le Président de la Chambre de Commerce, le Député Maire de Brive. Je crois que nous sommes devant un choix et je crois que le choix est fait. En fait, il y a un débat, mais le débat, aujourd'hui, ce sont des parlottes entre nous, mais, finalement, je crois que tout est ficelé.

Je crois que nous n'aurons pas de TGV sur la ligne POLT avant longtemps et je crois qu'il faut se résoudre à accepter cette solution qui, peut-être, est provisoire, je n'en sais rien, mais qui nous rendra service pendant quelque temps quand même.

Et puis, 10 minutes de plus pour aller sur Paris, est-ce que c'est important 10 minutes de plus ou de moins ? Vous savez, la vie, il faut en profiter aussi un petit peu. Parmi vous, il y a des hommes d'affaires, des gens responsables ; j'en ai vu beaucoup qui terminent leur dossier dans le train et, arrivés à Paris, parfois, ils n'ont pas terminé. Ils auraient eu un quart d'heure de plus, ça serait bien pour eux, comme quoi nous pouvons renverser toutes les situations, tous les arguments.

Je crois que, finalement, le consensus est à peu près acquis. Je ferais remarquer que le Président du Conseil Régional qui était, me semble-t-il, très opposé à cette solution, est prêt à l'accepter. Non, c'est faux ?

Mme LARIVAILLE

Je vais donner la parole à Monsieur PAMBOUTZOGLOU qui souhaite présenter la position du Conseil Régional.

M. PAMBOUTZOGLOU

Je m'étais inscrit pour présenter, effectivement, la position du Conseil Régional qui a été déterminée. Je vais en faire une lecture commentée.

A l'heure où le débat public concernant le projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges bat son plein, il est de la responsabilité du Conseil Régional du Limousin de faire connaître sa position sur un enjeu vital pour l'avenir de la région.

Cette position est l'expression d'une stratégie régionale et de desserte ferroviaire à la fois globale et ambitieuse pour le Limousin qui repose sur trois principes : la solidarité territoriale, la prise en compte du développement durable, le respect des

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public engagements pris, et sur trois objectifs : l'urgence de l'accès à la grande vitesse et au réseau à grande vitesse, l'attractivité, l'ouverture sur les autres régions et sur l'Europe.

Cette position tient en trois adjectifs : équitable, équilibrée et exigeante.

En réalité, nous disons oui à une stratégie ferroviaire qui, pour la région, se décline en trois mots : équité, équilibre, exigence.

Concernant l'équité, le Conseil Régional du Limousin a une responsabilité particulière en terme d'aménagement solidaire de toutes les composantes de son territoire. Il a le devoir impératif de n'en exclure aucune, notamment la Creuse.

Concernant l'équilibre, si le Limousin doit s'ouvrir sur la façade Atlantique, il n'oublie pas que sa liaison avec Paris et avec le grand Sud - Ouest passe aussi par le renforcement de l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse.

Concernant l'exigence, le Limousin exige la grande vitesse ; il exige le TGV bien avant 15 ans, en se connectant, dans un premier temps, au réseau européen à grande vitesse.

C'est pourquoi le Conseil Régional du Limousin estime à propos du projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges que si aujourd'hui l'Etat considère que l'accès à la grande vitesse ferroviaire passe par un barreau TGV entre Poitiers et Limoges, c'est sa responsabilité et nous en prenons acte.

Il est nécessaire que ce projet présente les garanties suivantes :

- Première garantie : que la LGV soit inscrite par l'Etat au schéma national des lignes à grande vitesse. J'apporterai le commentaire suivant : Monsieur SOULIER dit que l'Etat a décidé, non, il n'a rien décidé ; la preuve, c'est que Jacques CHIRAC, alors que nous l'avons sollicité à plusieurs reprises, a indiqué le 15 janvier 2006 à Tulle qu'il demanderait à Monsieur DE VILLEPIN cette inscription. Elle n'est toujours pas faite.
- Deuxième garantie : que ce projet de LGV à voie unique fasse l'objet d'un engagement financier fort de l'Etat. Si la question du financement ne doit pas constituer en soi un obstacle, les collectivités sont fondées à s'interroger sur ce sujet, dès lors que l'on sait qu'elles seront mises à contribution. Qu'il fasse l'objet d'un échéancier précis de réalisation.

Le projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges permettrait incontestablement de renforcer la coopération entre les deux agglomérations principales du Centre Ouest, et d'accéder à Paris depuis Limoges en 2 heures et depuis Brive en 3 heures. En cela, il est porteur de développement futur pour le Limousin, même si c'est une réponse partielle à ses besoins.

En effet, il ne répond pas à la totalité de nos exigences en terme d'aménagement équilibré, harmonieux et solidaire, donc durable, de l'ensemble du territoire régional dans un cadre interrégional.

Si le barreau est réalisé, il doit s'inscrire en conséquence dans une politique ferroviaire cohérente et plus globale dont il peut être un des éléments.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Cohérence de la politique ferroviaire dans le temps : des améliorations doivent être très rapidement trouvées sur l'axe historique Nord Sud, notamment au plan du matériel et des technologies utilisées sur cet axe. La mise en service d'une rame TGV Brive Limoges Lille est également techniquement possible à brève échéance.

Cohérence de la politique ferroviaire dans l'espace : la desserte TER ainsi que son périmètre conventionné doivent être intégrés à la réflexion sur la couverture territoriale, en l'adaptant notamment par l'amélioration des rabattements vers le réseau grande ligne et le développement de l'intermodalité.

Cette politique ferroviaire et cette stratégie régionale n'opposent pas la Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges et l'axe POLT. Elles ne sont pas contradictoires, mais complémentaires car le barreau constitue une solution partielle à une problématique plus vaste, présentant notamment une dimension transversale Ouest Est, de Bordeaux à Lyon, de l'Atlantique aux Alpes et au-delà vers l'Europe Centrale.

Voilà la position qui a été adoptée par la majorité régionale du Conseil Régional. Je voudrais rapidement faire le commentaire suivant : nous n'avons, effectivement, par rapport à ce projet, aucune certitude de réalisation. Nous n'avons aucun élément sur le financement. Monsieur SOULIER dit « nous verrons plus tard ». Moi, je dis que c'est une technique qui n'est pas intéressante. D'abord parce que, finalement, ce projet n'a fait l'objet d'aucune concertation avant d'être mis au débat. On a supprimé le TGV pendulaire sans concertation, mais ce projet-là aurait dû faire l'objet d'une concertation, comme le cas de la ligne Bordeaux Toulouse, le cas de la ligne PACA où, pour ces deux lignes à grande vitesse, l'Etat, les régions, la SNCF, RFF, les départements et les villes se sont mis d'accord pour présenter en commun le projet. Là, nous n'avons jamais été consultés.

On demande à la Région Poitou-Charentes 250 millions d'euros. Je pose la question : « a-t-on envisagé que la Région Poitou-Charentes soit un partenaire et sous quelle forme ? ».

On nous parle ensuite d'un partenariat public / privé. Je viens d'en avoir l'expérience avec l'aéroport de Brive. C'est le débat du financement.

Mme LARIVAILLE

Le financement, nous en reparlerons dans un atelier spécifique.

M. PAMBOUZOGLOU

C'est le débat du financement et je tiens à apporter cette précision parce que, effectivement, nous pouvons toujours vouloir un TGV à sa porte, il faut savoir comment le payer.

Pour l'aéroport de Brive, on nous a présenté un budget qui devait passer...

Mme LARIVAILLE

Nous ne sommes pas sur l'aéroport de Brive, s'il vous plaît, Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU

Madame la Présidente, RFF en a parlé comme un élément structurant. Je dis aussi que, quand on parle du financement de la LGV jusqu'à Bordeaux, on parle à l'heure actuelle de partenariat public / privé. Pour le barreau Limoges - Poitiers, nous en parlons aussi. Donc vous me permettez de terminer là-dessus, sur la notion du partenariat public / privé.

Pour l'aéroport, nous avons un budget de 30,5 millions d'euros de financement de collectivités locales. Nous sommes passés à 45 millions. Il fallait trouver 15 millions. Nous avons trouvé 5 millions peut-être avec le doublement du prix des terrains de Brive la Roche et 10 millions de partenaires privés. Le partenaire privé devait effectivement apporter cela. En fait, il a dit « j'apporte 12,5 millions », sauf que pour les 12,5 millions, il a dit « j'apporte 1 million et j'emprunte 11 millions ».

Mme LARIVAILLE

Monsieur PAMBOUTZOGLOU, ce n'est pas le sujet. S'il vous plaît, passez le micro.

M. PAMBOUTZOGLOU

La vérité vous fait peur.

Mme LARIVAILLE

Non, non.

M. PAMBOUTZOGLOU

La vérité vous fait peur. Alors, je termine.

Mme LARIVAILLE

Non, vous arrêtez. Ce n'est pas intéressant pour notre sujet. Nous en reparlerons.

M. PAMBOUTZOGLOU

M. SOULIER

Je n'ai jamais dit « nous verrons », Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU

Tout à l'heure, vous avez dit « pour le financement, nous verrons plus tard ».

Mme LARIVAILLE

Monsieur PAMBOUTZOGLOU, rendez le micro s'il vous plaît.

M. PAMBOUTZOGLOU

J'aurai l'occasion de faire la clarté ailleurs alors.

Mme LARIVAILLE

Voilà, nous en reparlerons. Monsieur DE PABLO.

M. DE PABLO – Conseiller Régional, Région Limousin

Madame la Présidente, je trouve ça consternant ce qui vient de se passer parce que c'est exactement la caricature de ce qui s'est passé au Conseil Régional cet après-midi, c'est-à-dire qu'on ne donne pas la parole aux gens qui veulent la prendre et on coupe la parole aux gens qui veulent exposer leurs idées.

Monsieur PAMBOUTZOGLOU fait pareil partout et on m'a dit qu'il était moins à l'aise au débat public à Limoges pour sortir tout cela.

Alors, moi, Madame la Présidente, je vais être très rapide parce que je crois que l'intérêt de ce débat public, c'est vraiment d'être très rapide. Aujourd'hui, il faut savoir si nous avons de l'ambition pour la région Limousin ou si nous ne l'avons pas. C'est tout.

Aujourd'hui, ça fait 30 ans que nous attendons une ligne à grande vitesse. Il faut savoir si nous avons de l'ambition pour la région ou si nous n'en avons pas. Ici, j'entends beaucoup de gens qui n'en ont pas et je suis vraiment désolé, Monsieur COMBASTEIL, de vous entendre dire « nous, le POLT est à notre mesure », c'est consternant de dire « je me contente de 2 heures 30. Moi, ça me va très bien ».

Je crois que la région Limousin, aujourd'hui, malheureusement, elle est la dernière région française parce qu'on n'a jamais su lui apporter son désenclavement. Le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public désenclavement routier a été apporté. Nous avons une chance aujourd'hui d'avoir le désenclavement ferroviaire et je dois dire que nous devrions avoir un consensus général pour saisir cette chance parce qu'elle ne se représentera pas une autre fois.

Nous entendons beaucoup de choses, notamment par Monsieur PAMBOUTZOGLOU qui parle du schéma national, l'inscription au schéma national. Qu'aurait-on entendu, Madame la Présidente, si une décision du CIADT de début de l'année aurait inscrit cette ligne au schéma national avant que le débat public ait lieu ? Qu'est-ce qu'ils nous auraient dit ? Ils nous auraient dit « mais nous n'avons pas débattu sur la ligne Poitiers - Limoges et vous l'inscrivez déjà au schéma national ».

Je vais arrêter là mon propos. Je dis une seule chose : pour les entreprises de l'ensemble du Limousin, celles de Limoges comme celles de Brive et Tulle, pour les jeunes qui veulent travailler en région Limousin, il faut la ligne à grande vitesse le plus tôt possible. Il faut arrêter de tergiverser et cette ligne à grande vitesse, nous pouvons l'avoir entre 10 et 15 ans, donc mettons-nous tous ensemble pour l'avoir au lieu de se disputer sur un problème aussi important pour notre région.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur DE PABLO. Je voudrais quand même reprendre ce qu'a dit Monsieur DE PABLO de façon positive parce que, effectivement, je crois que je l'ai dit au début de la rencontre, la décision, aujourd'hui, n'est pas prise. Le débat public intervient à un moment où la décision n'est pas prise et permettra, effectivement, au maître d'ouvrage d'avoir un certain nombre d'éléments complémentaires par rapport à ce que lui pense pour prendre sa décision.

M. ROUSSEAU

Je voulais juste dire 2 choses en ce qui concerne le financement d'expériences très anciennes, que j'ai dit d'ailleurs dans d'autres réunions. J'ai travaillé en 1989 au TGV Est. En 1989, il n'y avait pas un sou sur la table. Nous avons commencé des études. Le TGV Est va ouvrir.

Dans les TGV qui étaient au catalogue il y a une quinzaine d'années, si on m'avait dit que le TGV Rhin Rhône viendrait avant un certain nombre d'autres, j'aurais eu du mal à le croire. Ça n'est pas un mauvais projet, mais ce n'était sans doute pas un des meilleurs. Par contre, l'effet extraordinaire, c'est qu'il y a eu un consensus dans la Franche-Comté et dans les départements environnants qui a fait que l'on ne s'est pas posé de question : le Rhin Rhône a été poussé par tout le monde. Je dirais que le financement, il faut s'aider en étant convaincant.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur ROUSSEAU. Nous passons la parole à Monsieur Michel LERON qui est d'Aurillac.

M. LERON – Adjoint au Maire d'Aurillac

Michel LERON, je suis là à titre de militant politique. Je suis élu du parti communiste à la Mairie d'Aurillac et je suis aussi militant syndicaliste. Je suis très sensible aux questions du transport, notamment ferroviaire dans la région et l'ensemble du Massif Central.

Sur le Cantal, entre autres, sur le Sud du Cantal, nous avons fondé de grands espoirs sur le développement de la ligne ferroviaire, le Palito, à l'époque où elle était en pleine étude, où elle était financée même, où les régions avaient participé à un certain nombre de choses. Nous étions à deux doigts de la réaliser et nous avons projeté de mettre Aurillac à moins de 5 heures de Paris, et ça, c'était une avancée pour le Centre du Massif Central qu'est le Cantal.

Désolé, mais 2002 a mis un coup d'arrêt à ce projet, comme il a mis un coup d'arrêt à la ligne de Béziers Neussargues, deux projets structurants pour le Massif Central, structurants dans le sens où c'était deux axes verticaux, Béziers Neussargues pour le fret, et le Palito pour le voyageur. Au milieu de ces deux axes verticaux, il y avait des lignes transversales qui permettaient d'avoir un petit espoir d'être relié un petit peu mieux sur la région parisienne, et un petit peu mieux aussi sur les différentes régions qu'il y avait autour du Massif Central, notamment sur l'Europe via Béziers Neussargues, puisque nous allions de Sète à Paris jusqu'à Bruxelles, voire au Nord de l'Europe, l'Allemagne. C'est tombé à l'eau, j'en suis désolé.

Aujourd'hui, nous parlons d'un barreau TGV sur Poitiers qui nous intéresse au plus haut point, c'est sûr, mais nous aurons perdu 20 ans – 25 ans. Le Massif Central aura perdu 20 ans – 25 ans dans ce projet. Ça, il faut le dire.

Demain, Aurillac peut être intéressé par ce barreau-là, mais, voilà, nous en sommes là et, demain, de quoi sera fait le chemin de fer dans le Cantal ? De quoi sera faite la ligne Aurillac Brive ? De quoi seront faites les lignes transversales pour aller justement rejoindre ces axes grande vitesse ? C'est ça la bonne question. Comment Aurillac, comment Rodez vont pouvoir rejoindre ces axes dits rapides.

Je rappelle quand même que la préfecture du Cantal Aurillac est située à plus de 45 minutes de tout axe autoroute ou de tout axe TGV. Qu'est-ce que nous faisons ?

Dans cette proposition-là, nous pouvons noter une amélioration dans les distances, la réduction des temps de trajet, mais, quand même, il faut attendre encore 20 ans.

Moi, ce qui m'interpelle aussi, c'est que, dans le fonctionnement de la SNCF, il y a des choses qui ont été dites, contredites, c'est vrai, dans ce débat-là, mais quand même. A un moment donné, vous avez annoncé un certain nombre de choses sur le coût de ce barreau TGV. L'idée qui avait été émise au départ sur ces deux lignes verticales, à titre structurant, c'était que le financement soit partagé entre les régions, mais le coût étant sans commune mesure, c'est-à-dire qu'on pouvait moderniser ces deux lignes-là, apporter de l'activité économique par le biais de la modernisation, activité économique voyageur, activité économique fret, développer les zones d'activités sur les villes qui étaient traversées. Aujourd'hui, nous sommes très, très en retard et, encore une fois, je crains que l'ensemble du Massif Central soit un peu oublié de tout ce projet qui se dessine.

Je voudrais dire autre chose : dans le financement, nous voyons se dessiner une espèce de schéma très particulier, mais qui frappe quand on connaît un petit peu le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public fonctionnement de la SNCF, de RFF, de l'Etat, du Ministère des Transports. Nous voyons donc se dessiner les lignes de TGV ; le schéma, nous le voyons sur les cartes tel que c'est fait : Paris- Bordeaux, Paris - Marseille et quelques branches par-ci, par-là, sur Nantes, sur Strasbourg, sur Lille, et quelques petites branches qui rejoignent : c'est ça le schéma TGV de demain, un peu la transversale Sud sur Toulouse. Les grandes lignes, je pense, sont appelées à disparaître pour s'appeler TEOZ dans pas longtemps, le TER et le fret. Mais qui finance derrière ? Est-ce que les régions vont avoir les moyens d'entretenir un réseau sur lequel ne circulent plus ni le TGV, ni le TEOZ, ni le fret ? A partir de là, le contribuable que je suis se pose la question : je paie des impôts sur le revenu au niveau national ; quelle est la redistribution de l'impôt sur le revenu, de l'impôt national par l'Etat, dans ces conditions-là ? Nous payons un impôt, nous n'avons pas le même retour dans le Massif Central qu'à Lille, Marseille ou Bordeaux par rapport, ne serait-ce, qu'à l'égalité d'accès aux moyens de transport, notamment rapides. Ce sont des questions que l'on se pose comme ça, un peu partout dans ces régions dites un peu oubliées et qui ne demandent, comme les autres d'ailleurs, qu'à vivre, qu'à s'ouvrir et qu'à participer à l'évolution de ce siècle-là.

Voilà en quelques mots ce que je voulais dire, et j'attends des réponses, pas forcément, parce que je les connais, j'en ai entendu pas mal qui ont été apportées dans le débat. Est-ce que nous ne pouvons pas accélérer le mouvement pour améliorer les diverses lignes du réseau classique qui en a un urgent besoin dans toutes les régions du Massif Central ?

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur LERON.

M. ROUSSEAU

Je commence par l'entretien des lignes. Je vais me permettre – ça tient en 4 lignes - de vous lire un petit mot que j'ai retrouvé dans mon dossier : « une auscultation minutieuse des diverses lignes nous a montré la nécessité de procéder hors programme à la remise en état de 900 kms de lignes en urgence ». Ce texte, je l'ai trouvé récemment dans un livre et ces lignes, elles sont de Raoul DAUTRY, janvier 1930, La Roche-Sur-Yon.

Ce que je veux dire par là, c'est que nous sommes confrontés sur l'ensemble du réseau à un problème qui est très ancien, qui a peut-être été souligné par l'audit récent, mais trouver des solutions promptes à un problème qui était, sous la plume de Raoul DAUTRY, déjà un problème en 1930, ça ne se trouve que progressivement. RFF y travaille. Nous avons, sur une ligne qui concerne la Corrèze, qui est la ligne Le Palais Ussel, un programme de rénovation qui est prévu dès le début de l'année prochaine.

Je dirais qu'il y a des réflexions. Il n'y a absolument pas dans l'esprit de RFF un quelconque abandon du réseau. Nous le voyons sur le Centre, par exemple, qui est une région où il y a le plus de lignes spécialement dédiées au fret, où l'apport de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public nouveaux entrants, c'est-à-dire des transporteurs britanniques qui ont commencé à prendre une part importante dans les céréales, voit conforté l'utilisation d'un certain nombre d'axes parce que, avec des rotations plus rapides, ils peuvent développer le trafic céréalier.

Je dois dire qu'il ne faut absolument pas s'inscrire dans une espèce de logique, de fatalité des petites lignes. Nous sommes confrontés à un problème ancien. L'audit du réseau a permis de montrer qu'il y avait des vraies questions à se poser et à travailler de façon cohérente et raisonnée.

M. SALIN

Concernant Aurillac par rapport au projet, Aurillac bénéficiera du projet par rapport à Brive, c'est-à-dire que le gain généré sur Brive pourra être répercuté sur Aurillac par le biais de correspondances, TER notamment donc il peut y avoir un gain pour Aurillac.

Concernant après la question du montant et de l'investissement, ce projet est réaliste. Il est réaliste pourquoi ? Parce qu'il correspond à une demande, à des besoins qui sont exprimés et il est réaliste parce que, financièrement parlant, il est réalisable. C'est un coût de 1,3 milliard d'euros et nous gagnons 50 minutes à 60 minutes. Si nous faisons un ratio million par minute gagnée, c'est un des meilleurs projets en France, c'est-à-dire que nous profitons d'une structure, d'un réseau qui se met en place pour trouver une solution qui soit la moins onéreuse possible, qui réponde à de véritables demandes et qui réponde à des demandes de haut niveau parce que mettre Limoges à 2 heures de Paris et Brive à 3 heures de Paris, gagner 50 à 60 minutes, ce n'est pas rien. C'est pour cela que c'est un projet qui est réaliste et qui peut, grâce à des complémentarités dans les différents réseaux, apporter ce même gain de vitesse à des villes comme Périgueux, comme Cahors, comme Aurillac, comme Rodez et bien d'autres encore. Voilà ce que je voulais dire par rapport au montant de l'investissement. Il faut replacer l'investissement par rapport à ce qu'il peut rapporter, ce qu'il peut engendrer comme développement.

Mme LARIVAILLE

Monsieur Jean-Jacques DUMAS veut-il s'exprimer ? Il a formulé un avis par écrit, je pense qu'il peut le faire par oral.

M. DUMAS – Maire de Saint-Ybard

Je suis chef d'entreprise et je suis aussi client de la SNCF. Je vais à Paris depuis trop longtemps, depuis 40 ans et, en 40 ans, je mets plutôt 5 à 10 minutes de plus qu'en 1967, je crois, quand nous avons lancé le Capitole, et dans des conditions de transport plutôt désastreuses. Le TEOZ, bringuebalant, sale, ça n'a rien à voir avec le Capitole.

Je rencontre à Paris des collègues qui viennent de Marseille ; ils ont mis moins longtemps que moi pour venir. Je crois que les débats que j'ai entendus ici ce soir m'ont rendu plutôt triste parce que nous sommes en train de débattre des

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
responsabilités des uns et des autres, du POLT, du pendulaire, tout un tas de débats techniques. Finalement, il y a 10 ans que nous débattons puisque les essais du pendulaire, c'était en 1997, donc il va y avoir 10 ans. Depuis 10 ans, nous n'avons pas avancé.

J'ai entendu aussi quelqu'un qui a dit « qu'on gagne une demi-heure ou une heure, ce n'est pas important ». Aujourd'hui, c'est essentiel, tout le monde veut gagner du temps. Par la route, nous avons, en 40 ans, divisé le temps de parcours pour aller à Paris par deux.

Je crois que, ce qui est important, c'est que nous n'avons pas d'autre choix aujourd'hui. Nous n'avons que cette solution Poitiers - Limoges. Non, vous n'avez pas de solution en gagnant autant de temps. Vous voulez proposer d'autres solutions pour encore perdre du temps. Ce qu'il faut surtout, c'est choisir la ligne la plus courte en temps.

Vous avez proposé 3 solutions, il est bien certain que pour 0,15 milliard d'euros de plus, qu'est-ce que c'est 0,15 milliard d'euros, alors qu'on gaspille tellement d'argent par ailleurs ? L'investissement, ce n'est jamais gaspillé, 0,15 milliard d'euros, c'est rien. Il faut prendre bien sûr la ligne la plus courte en temps.

Et, surtout, les débats comme ce soir, c'est très bien, je suis content d'être venu, mais les débats, ça va bientôt être amplement suffisant et il va falloir se dépêcher de réaliser cette ligne pour qu'elle soit réalisée dans les 10 ans qui viennent, et je suis sûr que 10 ans, c'est faisable. Il faut que cette ligne soit absolument réalisée dans les 10 ans, et faire la ligne la plus courte en temps. Voilà ce que je voulais dire, mais, moi, je ne suis pas dans les débats politiques, je suis chef d'entreprise et client de la SNCF.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur DUMAS. Monsieur PEROL.

M. PEROL – Vice-Président du Conseil Général de la Corrèze

Merci de me donner la parole parce que, depuis que j'ai remis mon papier, il y en a 4 ou 5 qui ont eu la parole sans avoir remis de papier.

Mme LARIVAILLE

Non, ils ont tous remis des papiers, Monsieur.

M. PEROL

Je voudrais simplement dire que je me félicite que le Conseil Régional, dans une motion qui m'a semblé plus normande que limousine d'ailleurs, ait finalement accepté

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
le projet car, si nous regardons le résultat, ils sont d'accord. Alors, pourquoi tout ce cinéma ?

Je voudrais dire un mot à notre collègue d'Aurillac parce que, si mes souvenirs sont exacts, en 1992, il y a eu un schéma que nous appelions « la fourche » dans lequel il y avait la ligne POLT et puis, une antenne sur Clermont-Ferrand, qui a été acceptée par toutes les régions de Paris à Toulouse. C'était un véritable projet Massif Central. Qui a empêché que ce projet se réalise ? L'Auvergne. Alors, vous, les auvergnats, réglez votre problème entre vous.

Troisième remarque : je voudrais remercier la SNCF de prévoir d'améliorer les 15 kms qui nous manquent entre Le Palais et Ussel car nous pourrions faire circuler notre train à vapeur.

Je voudrais également raconter une histoire. Il y a une dizaine d'années, Monsieur Robert SAVY, Président du Conseil Régional, et moi-même, à l'époque, Conseiller Régional, nous avons été invités par Monsieur GALLOIS, Président de la SNCF, à monter dans le Pendolino entre Châteauroux et Cahors. Ce que je peux vous dire, c'est qu'entre Brive et Cahors, on voyait monter et descendre l'horizon ; ma femme qui a le mal de mer dès qu'elle monte dans une barque m'a dit « jamais je ne montrerai dans ce train ».

Ceci étant, je voudrais être sérieux sur un point important qu'a soulevé notre collègue COMBASTEIL. Je voudrais vous dire que, nous, en Limousin, la Haute-Vienne est très tournée vers Poitiers. Nous, les corréziens, nous allons bien à La Rochelle et à Poitiers, mais, en dehors de Paris, notre direction, c'est Toulouse Bordeaux et, économiquement, nous voyons au-delà la péninsule ibérique. Tout à l'heure, Jean COMBASTEIL a posé le problème des relations entre Bordeaux et Toulouse. Je me suis fait la réflexion suivante : je me suis dit, nous aurons un TGV jusqu'à Cahors, nous irons donc à Toulouse beaucoup plus rapidement et, par Toulouse, nous devons pouvoir aller à Bordeaux rapidement. J'ai quand même demandé les temps parce que je me suis demandé si nous gagnerions du temps dans le circuit Brive Toulouse Bordeaux ou dans le circuit Brive Limoges Bordeaux.

Enfin, pour terminer, je voudrais simplement dire que, ce matin, au Conseil Général, nous avons eu un représentant de la SNCF qui est venu nous exposer ce qui est exposé cet après-midi. Je lui ai posé la question suivante, je lui ai dit, à Limoges et à Brive, s'il voyait arriver une grosse locomotive TGV, il serait content. Je suis un fanatique de la SNCF ; je fais pratiquement Limoges - Paris toutes les semaines, je suis un très grand voyageur. Je fais d'ailleurs constater, à cet égard, que vous avez bien effectué les travaux que vous avez indiqués car autant, pendant plusieurs mois, nous avons eu des retards, autant, maintenant, ça va très vite et nous faisons Limoges - Paris en 3 heures moins 10 sans problème. Je lui ai donc dit, pourquoi ne mettez-vous pas une rame TGV jusqu'à Argenton-Sur-Creuse ? La réponse a été la suivante : il nous a démontré qu'en définitive, on ne gagnait rien, on gagnait une ou deux minutes, c'est tout. Merci, Madame, de m'avoir donné la parole.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur PEROL. Sylvestre SALIN, vous voulez compléter sur les temps ?

M. SALIN

Sur les temps, je peux refaire l'exercice peut-être qui va permettre de comprendre le gain de temps. C'est un exemple d'école, mais qui pourrait s'appliquer à certaines sections de la ligne.

Imagions que nous avons une section, peu importe laquelle, nous avons une première section d'une cinquantaine de kilomètres sur laquelle nous roulons à 110. Nous avons une autre section qui fait 150 kms sur laquelle nous avons déjà une vitesse intéressante qui est de 200 ; c'est la vitesse que nous avons entre Etampes et Vierzon.

Supposons que nous décidions de passer l'ensemble des 200 kms à 220 kms heure. Dans la première section, nous passons de 110 à 220, c'est mathématique, on divise le temps par deux. Nous passerions donc de 27 minutes à 13 minutes. Sur 50 kms, nous gagnons donc 13 minutes, c'est important.

Sur l'autre section, sur 150 kms, en passant de 200 à 220, nous ne gagnons que 4 minutes, c'est-à-dire qu'il faut faire 150 kms pour gagner 4 minutes. Ça veut dire que si, entre Etampes et Châteauroux, nous passons à 220, nous ne gagnerons que 4 minutes.

Dans le premier cas, sur les 50 premiers kilomètres où nous avons une vitesse initiale basse, il faut quasiment 4 kms pour gagner une minute, donc nous pouvons gagner des minutes relativement vite, tandis que, dans le deuxième cas, il faut des linéaires très, très, très longs pour gagner, en fait, très peu de minutes. Ça, c'est mathématique.

Après, les minutes gagnées, il faut mettre les coûts derrière. Par exemple, sur le premier schéma, nous voyons que c'est ce qui se passe, par exemple, lorsque nous avons des traversées d'agglomération ou des zones très difficiles, donc avec des coûts au kilomètre qui sont largement supérieurs à 15 - 18, voire 20 millions du kilomètre. C'est un cas d'école qui a une valeur pédagogique.

Retenez que, lorsque l'on va vite sur des sections, pour gagner du temps, il faut aller beaucoup, beaucoup, beaucoup plus vite. Actuellement, en France, si nous ne sommes pas sur LGV, nous sommes limités à 220. Sur des lignes qui sont d'un très bon niveau technique, nous avons peu de marge ou alors, il faut vraiment investir très fort dans des endroits qui sont généralement très durs (des traversées d'agglomérations ou des zones qui, géographiquement, sont très dures).

M. ROUSSEAU

Juste un complément sur l'état du réseau puisque vous faisiez référence à la ligne Le Palais Ussel, les rails sont beaucoup plus anciens que le matériel historique qui circule dessus ; il faut en avoir conscience, il date de 1920. Il est prévu, dès l'année prochaine, un remplacement d'un certain nombre de rails, c'est en cours d'étude avec la SNCF. Le montant des travaux serait de l'ordre de 4 millions d'euros entre Le Palais et Ussel. Il y a donc bon espoir que le train à vapeur puisse circuler un peu plus loin.

Mme LARIVAILLE

Tulle, le 19 octobre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Monsieur CANIAUX lève la main, vous allez avoir la parole, mais, auparavant, nous allons lire 3 questions.

Mme FOURRIER

Oui, 3 questions qui ont été posées par Monsieur Ludovic SAULE sur la transversalité.

La première, c'est « pourrait-on avoir une liaison transversale Bordeaux Lyon, via Bourges ? ».

La deuxième, c'est « faudra-t-il 50 ans de plus pour voir une ligne arc Atlantique Quimper – Nantes - Poitiers - Bordeaux - Hendaye ? ».

La troisième, c'est « l'hypothèse Sud peut-elle être prévue sous la forme d'un « y poitevin » permettant d'aller aussi bien à Paris qu'à Bordeaux depuis Limoges ? Avec l'électrification Tours Saincaize, nous pourrions avoir une liaison TGV transversale ».

M. CANIAUX – Président d'ALTRO

Nous voilà en plein dans cette transversalité dont le maillon Poitiers - Limoges est l'une des premières sections. C'est comme cela qu'il faut valoriser ce qu'on nous offre aujourd'hui. Je ne parlerai pas de Paris, nous en avons amplement parlé, mais la transversalité, c'est notre travail.

Je me présente, Michel CANIAUX, Président de ALTRO, Association Logistique Transport Ouest.

Effectivement, cette transversalité permettrait à Tulle, à la Corrèze, d'être à 2 heures 30 de Nantes, mais aussi à 2 heures 45 de Lyon. Là, je m'adresse aux Corrèziens, donc ce sont des exemples corréziens que je prends, mais c'est pour dire que la transversalité, c'est quelque chose qui participe à l'aménagement du territoire. L'aménagement du territoire, c'est 4 points cardinaux, ce n'est pas seulement un point qui serait orienté vers le Nord, c'est effectivement pouvoir, à l'heure de la construction européenne, s'ouvrir sur toutes les directions.

Je note aussi qu'à Limoges, il y avait aussi des Auvergnats, des Clermontois, donc ça veut dire que ce débat intéresse les Auvergnats. Aurillac pourrait être avec le barreau à 4 heures 50 de Paris, ce qui nous fait passer effectivement sous la barre des 5 heures.

Ça ne veut pas dire que nous délaissions l'axe historique. L'axe historique, nous avons des solutions, nous avons une grille de desserte et nous l'avons à disposition. Nous allons la mettre en contribution, sur laquelle nous pourrions réfléchir. Puisque le cas de Limoges est réglé, il faudra s'attacher, effectivement, à la Creuse, à Châteauroux et au Sud, vers Toulouse.

A travers la transversalité, nous nous apercevons que nous arrivons à une fédération très, très ample. Notre association regroupe des Conseils Généraux des Alpes à l'Atlantique, des Conseils Régionaux, des communautés d'agglomérations, des Chambres de Commerce et d'Industrie.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Aujourd'hui, nous avons lancé un courrier pour dire à ces collectivités qui militent pour la transversalité de soutenir le barreau Limoges - Poitiers. Je peux dire d'ores et déjà que la CCI de Clermont-Ferrand va apporter une contribution, que la communauté d'agglomération de Clermont-Ferrand va aussi apporter une contribution, et j'espère demain la Rochelle, Royan et aussi le Conseil Général de Loire Atlantique, celui de la Loire, etc.

La force de ce projet, c'est la capacité à fédérer et ce maillon est un des premiers chaînons de cet axe transversal. A travers la transversalité, nous amenons des renforts au Limousin, justement pour conforter ce barreau.

Je répondrai juste à la dernière question sur le Sud. Alors, effectivement, il y a 3 options. Aujourd'hui, je pense que la priorité, c'est de se mettre d'accord sur le concept et, après, effectivement, nous regarderons. Nous, c'est vrai que, dans la transversalité, nous sommes gourmands, il nous faudrait un axe Poitiers - Limoges pour rattacher la Bretagne et les Pays de Loire sur l'axe en direction de Lyon et du Sud Est, mais, aussi, il nous faudrait un Limoges Angoulême pour rattacher le Sud Ouest et la Péninsule Ibérique.

Là aussi, nous regardons ce qui nous est proposé et si on ne nous garantit pas deux barreaux, nous essaierons de regarder vers la solution Sud qui, d'ores et déjà, permettra non seulement de mettre Limoges à 2 heures de Paris, mais aussi à une heure de Bordeaux et, au-delà, tout le Sud Ouest.

Merci de votre attention et j'espère que les collectivités qui ne sont pas encore dans ALTRO nous rejoindront pour être toujours plus fort et faire aboutir ce projet, non pas dans 20 ans, mais dans 10 ans. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur CANIAUX. Monsieur Didier THILLET a demandé la parole depuis un petit moment, tout arrive.

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

Bonsoir. Michel, tu as bien défendu ton projet, je vais défendre le mien parce que, moi, je vais tous vous mettre d'accord, nous avons un meilleur projet que le Poitiers - Limoges à Châteauroux. Je suis le Président de l'Association TGV Berry Limousin Pyrénées. Vous pourrez voir notre contribution sur le site de la CPDP.

Nous avons un projet qui est de se raccorder sur la ligne Sud Europe Atlantique, à hauteur de Beauvilliers qui se trouve en Eure et Loire. Vous en avez tous entendu parler lorsqu'il était question du fameux troisième aéroport. Nous nous raccordons donc sur la ligne Sud Europe Atlantique à hauteur de Beauvilliers pour redescendre sur Orléans - Vierzon - Châteauroux et mettre Limoges et donc la région Limousin à 2 heures de Paris.

Nous sommes, nous, à Châteauroux, contre le projet Poitiers - Limoges qui n'est pas un mauvais projet, mais qui est moins bon que le nôtre, par la population desservie, même si Monsieur ROUSSEAU n'est pas tout à fait d'accord avec nous, et même si

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Monsieur SALIN dit que, de Limoges à Poitiers, il y a plus de circulation pour aller de Limoges à Poitiers.

M. SALIN

Plus de personnes qui se déplacent, en tout cas.

M. D. THILLET

Nous pourrions vous prouver le contraire, nous en avons autant, nous, de notre côté.

Eventuellement, si nous suivions la logique du Limoges - Poitiers, nous pourrions demander un barreau Tours Châteauroux. Pourquoi pas ? Nous serions dans une prospective qui serait aussi intéressante et aussi logique que le Poitiers - Limoges parce que notre projet permet de désenclaver tout le territoire central de la France, qui ne l'est pas actuellement, de relier deux capitales régionales que sont Orléans et Limoges, avec le nœud ferroviaire de Vierzon qui permet d'accéder au réseau grande vitesse du Cher, de l'Allier et, éventuellement, d'une partie de l'Auvergne.

C'est un projet qui est plus cher (1 milliard d'euros), mais qui désenclave le territoire en totalité. Après, sur les axes Nord Sud, c'est pratiquement le dernier axe Nord Sud qui peut être réalisé pour désenclaver les territoires français.

Après, nous pouvons effectivement passer à la transversalité, mais le désenclavement du territoire central de la France passe automatiquement par Orléans - Vierzon -Châteauroux, et Limoges ensuite. Dans ce cas-là, Limoges sera automatiquement à 2 heures de Paris, tout en désenclavant beaucoup plus de monde.

C'est le meilleur projet pour l'aménagement du territoire. Personne ne peut le contester. Toutes les personnes que nous avons rencontrées, à part Monsieur DE PABLO, nous ont dit « venez défendre votre projet au débat public ». Je vous demande de soutenir ce projet car c'est ce qui permettra, pour les gens du Limousin, de remonter sur Paris, par un meilleur axe. Il aura également l'avantage de desservir la façade Atlantique par la gare Montparnasse et donc permettre d'aller en Bretagne. Vous n'irez pas forcément à la Rochelle, comme certains limougeauds, mais il n'y a pas que la Rochelle qui compte dans la vie. Rappelez-vous bien que c'est à la hauteur de Beauvilliers, sur l'axe Sud Europe Atlantique, qui desservirait Limoges en 2 heures, avec beaucoup plus de population. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur DE PABLO avait levé le doigt.

M. DE PABLO

Monsieur THILLET est un très, très bon commercial et c'est parfait. La seule chose qu'il oublie, c'est qu'effectivement, nous, nous ne sommes pas concernés par

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Châteauroux, nous sommes concernés par Limoges et qu'un tel projet, Monsieur THILLET, venir nous le vendre à nous, c'est bien, mais ça ne nous intéresse pas parce que nous savons parfaitement que vous allez commencer par Châteauroux qui est déjà à 2 heures de Paris. Quand on nous parle de délai de réalisation, ça veut dire que, dans 30 ans, nous n'avons rien qui arrive à Limoges ; ça, c'est sûr. Alors, c'est un formidable projet. Moi, je m'intéresse au Limousin et mon souci, c'est que Limoges soit le plus vite possible à moins de 2 heures de Paris ; vous, vous l'êtes déjà. C'est tout.

M. D. THILLET

Monsieur DE PABLO, vous ne comprenez rien. Nous, nous sommes à 2 heures de Paris, d'accord, mais, vous, vous serez à 2 heures de Paris en passant par Châteauroux et Châteauroux sera à une heure de Paris. Je ne vois pas où est le problème.

M. DE PABLO

Monsieur THILLET, pourquoi voulez-vous que je m'occupe de Châteauroux dans ma position personnelle, alors que, ce qui nous intéresse, nous, c'est d'être le plus vite possible...

M. D. THILLET

Vous êtes comme le Maire de Limoges.

M. DE PABLO

Oui, je suis 100 % d'accord avec le Maire de Limoges sur ce projet, 100 % d'accord.

M. D. THILLET

Réfléchissez un peu...

M. DE PABLO

Moi, je réfléchis pour la région Limousin.

M. D. THILLET

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous, nous sommes solidaires des 2 heures de Paris - Limoges, mais en passant par Châteauroux.

M. DE PABLO

Oui, mais ça veut dire que, nous, nous l'avons dans 30 ans.

Mme LARIVAILLE

S'il vous plaît, vous continuerez plus tard. Monsieur PERIE a demandé la parole.

M. PERIE

Nous avons un projet qui est proposé par RFF et par la SNCF, je ne sais pas qui propose le dossier de Monsieur THILLET. Monsieur THILLET, qui propose ce dossier à part vous ?

M. D. THILLET

Tous les élus du Département.

M. PERIE

Nous, nous avons un projet qui est proposé par la SNCF et par RFF. Je préfère celui-là et de loin parce qu'il est beaucoup plus avancé. Moi, je suis pressé, nous sommes pressés en Corrèze. Monsieur THILLET, il nous le faut tout de suite et, nous, nous avons un projet précis, qui est clair, qui est chiffré.

M. D. THILLET

Notre projet a été instauré le 22 novembre 2002. Il n'a jamais été question de Poitiers - Limoges avant, à part dans les années 90. Vous savez très bien que, lors du CIADT, les gens de RFF le savent depuis longtemps, il n'a été question du projet Poitiers - Limoges que la veille et que, dans le texte du CIADT, il y a des pointillés de Limoges à Poitiers ; il n'y a pas un mot sur le barreau Poitiers - Limoges dans le CIADT de 2003. Ne dites pas cela, vous mentez Monsieur DE PABLO.

Mme LARIVAILLE

Monsieur SALIN, vous souhaitez répondre ?

M. SALIN

Concernant le projet de Monsieur THILLET qui consiste à créer une LGV sur un axe Nord Sud parallèle plus ou moins à la ligne existante, moi, je ferai deux remarques, c'est qu'il désenclave effectivement Orléans - Châteauroux - Vierzon - Limoges, mais vous désenclavez quoi ? Un TGV ne s'arrêtera pas dans des gares intermédiaires.

Deuxièmement, Orléans est déjà à 1 heure de Paris, de centre-ville à centre-ville. A Orléans, ce sont gens qui prennent le train le matin et le soir. Dire que nous allons desservir Orléans, non, Monsieur THILLET mais nous aurons l'occasion d'en reparler.

Aussi, surtout, c'est quand même un projet qui coûte un milliard de plus. Déjà, pour le projet Poitiers - Limoges qui coûte 1,3 milliard, nous lui posons des questions de financement, nous lui posons des questions de délai. Votre projet, dans ce cas-là, non.

Monsieur THILLET, rien qu'en procédure, le temps que vous fassiez les études et que vous soyez soumis à débat public, vous en avez pour 2 ans et demi - 3 ans.

M. D. THILLET

Mais le débat public est en cours.

Mme LARIVAILLE

Non, il est en cours sur le projet de ligne Poitiers - Limoges.

M. SALIN

Monsieur THILLET, pour les gens du Limousin, c'est un projet qui serait plus long, qui leur coûterait plus cher et qui ne leur apporterait pas plus d'avantages.

M. D. THILLET

Ça ne serait pas plus long, Limoges serait à 2 heures de Paris.

M. SALIN

En temps de réalisation, qui serait plus long à réaliser, qui leur coûterait plus cher et qui ne leur apporterait pas plus d'avantages.

Mme LARIVAILLE

Nous avons déjà beaucoup parlé de votre projet et nous allons encore en parler, j'imagine.

M. PEROL

Madame, est-ce que vous permettez que je dise un mot sur le projet de Monsieur THILLET ? Simplement pour dire que ce projet-là a un inconvénient. Nous, nous ne regardons pas uniquement Paris, nous regardons vers le Sud. Son projet a un inconvénient, c'est qu'il ne nous permet pas, comme Poitiers, d'accéder à Bordeaux.

Mme LARIVAILLE

Merci. Madame, c'est à vous.

Mme GRADOR – Adjointe au Maire de Tulle

Après les malheureux abandons de 1995 par BALADUR et de 2003 par RAFFARIN, puisque tout le monde semble être d'accord pour nourrir une belle ambition pour le désenclavement du Limousin, par le TGV, pourquoi ne pas pousser l'avantage et demander à ce que ce TGV aille jusqu'à Toulouse ? Je pose la question. Ce que vous dites, jusqu'à Cahors, ce n'est pas un TGV, ça ne nous amènera pas plus vite à Cahors. De ce que vous dites, entre Brive et Cahors, ce n'est pas un TGV qui va circuler, ce n'est pas une réduction de temps de trajet qui va nous amener à Toulouse de Brive. Pourquoi ne pas pousser l'avantage ? Pourquoi ne pas nourrir une vraie ambition autour d'un vrai TGV ?

M. PRAT – Fédération du Parti Communiste de la Corrèze

Je suis Jean PRAT, je représente la Fédération du Parti Communiste de la Corrèze. Bien sûr, je ne vais pas répéter notre position que nous avons faite à Brive. Je rappellerai simplement deux choses, que le Parti Communiste Français, notamment Limousin, se bat pour l'amélioration de l'axe Paris - Toulouse depuis très longtemps, pour l'accès à la grande vitesse, donc pour l'obtention d'un TGV depuis très longtemps. En ce sens, nous nous étions même exprimés et nous avons voté unanimement avec toutes les composantes politiques pour le TGV « y renversé » qui, il me semble, était une solution d'avenir, qui prenait la cohérence de tous les territoires parce que la solution Poitiers ne prend pas la cohérence et l'aménagement du territoire de nos régions.

Nous parlons beaucoup d'aller à Paris. J'entends dire des chefs d'entreprise qu'ils vont très souvent à Paris. Je dirais qu'il n'y a pas qu'eux, il y a des salariés qui vont à

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public Paris. Il y a des populations, dans toute leur diversité, qui vont à Paris, mais nous ne voulons pas seulement aller à Paris, nous voulons être connectés au réseau européen, comme ça a été dit, mais nous voulons aller aussi surtout vers le Sud, vers Toulouse, sur la Méditerranée, sur Marseille, sur l'Espagne. Je crois que le TGV Poitiers ne prend pas cette dimension-là.

Je regrette que des élus qui sont sensés être dans la majorité de la nation aient permis de casser une espérance que représentaient les premiers pas d'amélioration d'aller dans ce sens-là avec le TGV pendulaire. Je le regrette. Je crois que ce n'est pas responsable d'avoir fait échouer cela. Je crois que c'est une question qui mérite d'être débattue. Aujourd'hui, nous avons des besoins, nous ne pouvons pas attendre 20 ans pour les premières améliorations significatives pour aller soit dans un sens ou dans l'autre. C'est pour cela que nous pensons qu'il faut reprendre immédiatement la proposition du TGV pendulaire. Pourquoi le TGV pendulaire pourrait circuler en Bretagne et pas dans le Limousin ? C'est une vraie question quand même. Dans ce débat, vous êtes partisan sur un choix politique qui n'est pas celui de l'espérance des populations, pour répondre à leurs besoins.

C'est pour cela que, nous, au Parti Communiste, nous agissons pas seulement dans les débats publics comme nous le faisons, mais nous mettons en œuvre toutes les conditions d'actions des populations, avec toutes les associations pour qu'effectivement, l'axe Paris - Toulouse soit mieux pris en compte.

Vous parlez des rames TEOZ. Que ce soit Monsieur DUPONT ou Monsieur SOULIER, ils étaient très heureux d'inaugurer les TEOZ, mais j'entends aujourd'hui « trop sal, pas confortable... », il fallait savoir ce qu'il fallait faire à cette époque-là, Messieurs. Voilà mon intervention.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur PRAT.

M. SALIN

Concernant le projet d'un TGV qui descendrait à Toulouse, je voudrais simplement rappeler que Midi-Pyrénées et Toulouse ont résolument fait le choix de se connecter à Bordeaux. Cahors aura une situation privilégiée parce que Cahors pourra à la fois bénéficier du TGV Bordeaux Toulouse et pourra aussi bénéficier du TGV Poitiers - Limoges. Ils seront à la ligne limite de partage. Toulouse et Midi-Pyrénées ont clairement fait le choix pour la grande vitesse de passer par Bordeaux. C'est un fait.

Je voudrais simplement rappeler aussi un autre chiffre, c'est que, dans le meilleur des cas, POLT permettait de faire, de mémoire, Paris - Toulouse en 5 heures 30. Aujourd'hui, en TGV, le meilleur temps, en passant par Bordeaux, c'est 5 heures 15. En 2016, ça sera 3 heures 10. Je ne vois pas comment un habitant de Toulouse, pour aller à Paris, passerait par l'axe historique, par l'axe passant par Limoges ; il prendra le TGV et, au jour d'aujourd'hui, c'est déjà plus court.

M. SOULIER

Tulle, le 19 octobre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Madame, pour compléter ce que Monsieur SALIN vient de dire, et la bonne question de Madame GRADOR tout à l'heure, l'objectif que nous avons aussi, c'est d'avoir une infrastructure qui permette de faire rouler des trains et de mettre des gens dans les trains, que les trains ne circulent pas sans voyageur.

Quand nous parlons de l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, moi, quand j'ai compris que les Toulousains avaient fait le choix de passer, pour aller à Paris, par Bordeaux, c'est comme quand vous tendez un élastique avec un contrepoids qui est le poids économique de Toulouse, quand ce poids vous lâche, l'élastique fait yo-yo, et le territoire de l'axe radial Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, sur le plan économique, il s'est retrouvé un peu isolé. C'est pour cela que, nous, peut-être très égoïstement, nous avons choisi pour le Limousin de se raccrocher à la ligne Sud Europe Atlantique, sinon, nous aussi, nous étions un peu les isolés de l'histoire.

Et donc le Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, quand Toulouse passe par Bordeaux pour rejoindre Paris en 3 heures, nous, il fallait impérativement que nous puissions nous raccorder à la SEA. Ça, c'est une alternative, et il n'y a pas d'utopie du tout dans cette alternative puisque, au fond, c'est un choix économique qui répond à cette perspective-là.

Quand nous voyons que nous faisons Paris-Marseille en 3 heures, là aussi, le TGV, ce n'est pas la même vocation que le train express régional, il ne s'arrête pas. Je l'ai pris il y a un mois et demi ; le premier arrêt, c'est Avignon, avant d'arriver à Marseille. C'est sûr que la vraie ligne à grande vitesse et le vrai TGV qui peut circuler dessus, ce n'est pas la même application qu'un train express régional, ce n'est pas la même vocation, certainement complémentaire, mais pas la même vocation.

Mme LARIVAILLE

J'ai vu que Monsieur THILLET levait le doigt, mais Monsieur GARY n'est pas encore intervenu et il demande la parole.

M. GARY - Maire de Turenne

J'ai entendu tellement de monologues qui m'ont plus ou moins fatigué que je vais être très, très bref.

Je voudrais juste revenir à l'essentiel : est-ce que le projet dont nous débattons ce soir apporte une amélioration, c'est-à-dire raccourci le temps de façon significative entre Brive jusqu'à Paris ? La réponse est oui et, partant de là, je crois qu'il faut y aller sans tergiverser et sans s'amuser avec des combats d'arrière-garde qui n'ont plus aucun intérêt. Oui au TGV et le plus tôt sera le mieux.

Mme LARIVAILLE

Merci. Je pense qu'il n'y a pas de commentaire particulier. Monsieur TILLET, à vous.

M. Ph. TILLET

Toutes les personnes qui sont dans cette salle sont pour le TGV, sinon nous ne serions pas là. Je tiens à le réaffirmer quand même.

Dans le même laps de temps, la nouvelle proposition de projet de TGV soulève d'autres questions de fond, d'aménagement du territoire. Pas plus tard que dans le dernier magazine de Brive, Monsieur MURAT pointe qu'il a posé des questions de fond sur l'aménagement de l'axe Nord Sud pour désenclaver notre territoire autant sur le Nord que sur le Sud. Dans les plus hautes autorités, il n'a pas eu de réponse à ses questions. Ce sont les propos de Monsieur MURAT : « nous n'avons toujours pas reçu de réponse à la nécessité de trouver des solutions pour aménager la ligne POLT », la ligne POLT qui a été portée par tous les élus politiques, je tiens à le rappeler puisque Monsieur SOULIER qui est ici présent avec Monsieur DUPONT qui est ici présent ont écrit à Monsieur RAFFARIN en 2003 pour dire que ce projet était prioritaire pour la région. Par rapport à cela, les réponses de fond que nous demandons en complément de ce projet pour l'aménagement du territoire en haut lieu, pour le moment, nous ne les avons pas. Pourquoi ne les avons-nous pas ? Le problème de fond, il est là. Pourquoi n'avons-nous pas ces réponses ?

Il faut savoir que la SNCF n'a plus d'infrastructures, la SNCF n'est plus un prestataire de services. C'est RFF qui alloue les sillons. RFF a pointé que des travaux avaient été faits ; ils sont faits, en effet, pour améliorer la ligne de façon à ce que les sillons RFF soient rentables. J'en ai pour preuve que notre ligne est en train d'être déshabillée par la SNCF puisque, au 10 décembre, le train Rodez - Paris direct va être supprimé et le train de nuit Cahors - Carmaux - Paris va être aussi supprimé, c'est-à-dire encore moins de relations voyageurs sur cette ligne par décision de la SNCF parce que, soi-disant, ces trains ne sont pas rentables. A un moment donné, RFF aura besoin de rentabiliser ses sillons et ouvrira cette ligne à la concurrence, comme ça a été pointé, notamment pour le fret. Cette ligne est dédiée, à moyen ou long terme, à des trafics fret et pas LGV, si ce n'est TER.

Dernier point : j'aimerais que vous répondiez à mon intervention de tout à l'heure. J'ai derrière moi une flopée d'entrepreneurs qui sont attentifs au fait que l'économie et l'entreprise doivent avoir de la rapidité et de l'accessibilité. J'aimerais que vous répondiez à mon intervention, sur le fait que, d'arriver à Montparnasse, c'est très limite en accessibilité, transport en commun pour se rendre dans les rendez-vous dans la Capitale, par rapport au nouveau pôle d'attraction qui est en train de se développer sur l'Avenue de France et la Bibliothèque de France. J'aimerais savoir quelle étude a été faite pour que les usagers qui arrivent à Montparnasse ne soient pas après pénalisés d'une demi-heure de transport en commun parce qu'ils ne pourront pas se rendre dans les pôles économiques les plus importants de la capitale.

M. SALIN

Concernant Montparnasse et Austerlitz, je suis très mal placé pour vous répondre parce que, pendant 3 ans, j'ai utilisé Montparnasse et, depuis 2 ans, j'utilise Austerlitz. En tant qu'usager, je préfère Montparnasse.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public RFF a son siège 92 Avenue de France. Quand je viens de Montparnasse, il me faut 21 ou 22 minutes pour faire Montparnasse RFF. Quand je suis à Montparnasse, je peux aussi très bien aller Avenue de France, comme je peux très bien aussi aller à la Défense.

La gare, aujourd'hui, de Montparnasse est unanimement reconnue par les utilisateurs comme donnant plus de possibilités pour se déplacer. Quand je dis unanimement, je n'ai pas d'étude à vous mettre en face, parce que ce sont des études lourdes et compliquées qui ne rentrent pas dans le cadre du débat public, mais je prends le TGV très souvent et je peux vous dire que, pour en avoir discuté, Austerlitz n'offre pas les possibilités qu'offre Montparnasse. Montparnasse a une position qui est beaucoup plus centrale par rapport au pôle. Quand vous êtes à Montparnasse, vous avez 92 Avenue de France à droite et vous avez la Défense à gauche. Tandis que, quand vous êtes à 92 Avenue de France, il faut que vous traversiez tout Paris.

Mme LARIVAILLE

Monsieur SALIN, nous passons à autre chose parce que chacun peut donner sa propre expérience.

M. ROUSSEAU

Sur le fret, je l'ai dit dans une autre réunion, il est clair qu'actuellement, RFF lance des réflexions à long terme pour l'horizon, justement, de l'ouverture de SEA et du TGV Bordeaux Pyrénées, pour une autoroute ferroviaire, mais l'autoroute ferroviaire, l'itinéraire qu'elle emprunterait, ça serait Orléans Tours en utilisant les infrastructures qui seront libérées par la LGV SEA.

Clairement, le problème qui se pose par rapport à l'utilisation de l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse pour le fret, c'est que c'est un axe bien armé, électrifié, etc., mais qu'il n'y a pas de traversée performante centrale des Pyrénées. Comme l'essentiel des trafics, c'est la péninsule ibérique, la solution, elle est bien ailleurs et pas sur cet axe-là.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur PAMBOUTZOGLOU lève la main depuis très longtemps.

M. PAMBOUTZOGLOU

Merci. Je suis sensible, effectivement, aux demandes qui sont faites par les milieux économiques de gagner du temps et d'aller plus vite à Paris. Qu'on choisisse le meilleur itinéraire, qu'on choisisse le meilleur axe, là n'est pas le problème. Le problème, c'est de gagner du temps et, pour gagner du temps, il faut savoir dans combien de temps nous aurons effectivement un projet réalisé.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Là-dessus, il y a des délais qui sont incompressibles. Il y en a qui peuvent rêver en considérant que c'est à 10 ans. Moi, je ne partage pas ce point de vue. Je me base sur ce que dit RFF et je me dis : « quand les financements seront trouvés, peut-être que ça sera réalisé », donc c'est 15 ou peut-être 20 ans.

A partir de là, je dis qu'il faut apprécier la position régionale. Nous n'avons pas, nous, par rapport à tel ou tel mode pour gagner du temps, d'a priori. Nous, nous disons qu'effectivement, c'est tout de suite qu'il faut arriver à gagner du temps parce que, pendant tout le temps où nous allons attendre la réalisation de votre projet ambitieux, qu'est-ce que l'on fait ? Autrement dit, est-ce que nous continuons avec les trains actuels dont nous savons que, de toute façon, à un horizon très court, il va falloir les remplacer parce que c'est du matériel qui est en fin de vie. Mais remplacer par quoi, justement ? Il faut y réfléchir.

Tout à l'heure, vous avez parlé de quelque chose de virtuel. Madame qui représente la SNCF a confirmé que la SNCF était en train, à l'heure actuelle, d'étudier une réponse aux besoins de la Bretagne. Les besoins de la Bretagne sont ceux qui sont exprimés dans le CIADT de 2003, à savoir que ligne LGV Paris - Rennes, mais, ensuite pour Rennes - Quimper et Rennes - Brest, TGV pendulaire. C'est dans le CIADT de 2003 et c'est la réponse que la SNCF est chargée de trouver à l'heure actuelle.

La motion du Conseil Régional dit « nous prenons acte du fait qu'il y a un projet de liaison à grande vitesse par Poitiers. En attendant, nous proposons d'améliorer l'axe Nord Sud POLT ».

Mme LARIVAILLE

Monsieur PAMBOUTZOGLOU, nous avons bien entendu ce que vous nous avez dit.

M. PAMBOUTZOGLOU

Ce qui peut être proposé, c'est qu'effectivement, nous passions tout de suite à une amélioration rapide par des TGV pendulaires qui peuvent apporter un gain de temps immédiat de 30 minutes, dans les 2 à 3 ans maximum. A partir de là, lorsque votre projet sera réalisé, à ce moment-là, ça constituera pour Brive et pour Cahors une amélioration indispensable, à savoir que des gains de temps pourront être gagnés aussi entre, d'une part, Limoges et Brive et, d'autre part, Brive et Cahors.

Mme LARIVAILLE

Très bien. Monsieur SALIN.

M. SALIN

Je voudrais répondre. Je voudrais recadrer une petite chose à propos du TGV pendulaire Bretagne. Soyons clairs, il s'agit d'études visant à savoir si le système peut être adapté et rentable en Bretagne sur les lignes bretonnes. Il ne s'agit en aucun cas

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public de mettre en place un pendulaire. Il s'agit d'étudier et RFF participe aux études. Nous étudions pour savoir si c'est intéressant, si ça a une rentabilité. Ce n'est pas de dire, aujourd'hui, nous commençons à tirer les traits pour savoir comment nous allons faire passer le pendulaire et quel pendulaire. Nous n'en sommes pas à ce stade-là. Rectifions, il y a des études qui sont faites pour voir si ça peut marcher ; ce ne sont pas des études qui visent à mettre un pendulaire sur place dans 4 - 5 ans.

Mme FRUCHON

Nous repartons pour une étude, effectivement, comme le disait Sylvestre SALIN, sur la Bretagne qui, déjà, a du matériel TGV. Le but, c'est de prolonger une ligne LGV sur deux villes différentes. L'étude ne sera pas finie avant au moins un an, c'est uniquement une étude de faisabilité. Nous ne pouvons pas annoncer de délai, nous ne sommes pas dans les 2 ou 3 ans, nous sommes, au minimum, dans les 5 - 6 ans, mais il faudrait recommencer l'étude comme nous l'avions faite à l'époque avec des prototypes, etc. C'est une étude complète qui est beaucoup plus longue que ce qu'on pourrait penser.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame FRUCHON.

Mme FRUCHON

Je vais en profiter pour donner deux précisions parce que nous avons été un petit peu interpellés.

La SNCF est un transporteur, et uniquement un transporteur, donc nous n'avons pas à proposer un projet, comme Monsieur l'a dit tout à l'heure. RFF propose son projet. Nous, nous sommes le transporteur qui assurera la desserte à l'horizon du projet, que ce soit un TGV ou un train pendulaire, ça sera la même chose pour nous, notre objectif étant de développer notre activité partout où nous le pouvons. C'est pour cela que nous avons mis en place un matériel TEOZ qui a des petits défauts, c'est vrai, mais qui a permis quand même de gagner 8 % de trafic en plus. Ça donne un saut de qualité, un confort supplémentaire. Si nous n'avions pas mis en place ce train TEOZ, on nous aurait dit qu'on avait du matériel pourri et donc, là, pour nous, c'est un succès.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame FRUCHON. Monsieur PERIE.

M. PERIE

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je veux reprendre un peu la parole parce que je ne veux pas laisser passer certains propos qui ont été tenus ici par des gens, en disant que cette ligne LGV va servir uniquement aux chefs d'entreprise. Je suis scandalisé ; d'abord, si les chefs d'entreprise vont souvent à Paris, c'est pour y chercher du travail, pour ramener du travail en Corrèze ; il faut que vous en soyez conscients.

La deuxième chose, c'est que ça sert à tout le monde. Hier, j'ai voyagé avec un syndicaliste qui allait à une réunion à Paris. Donc, tout le monde s'en sert du TGV.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur DE PABLO.

M. DE PABLO

Merci Madame la Présidente. Juste une remarque : Monsieur PAMBOUTZOGLOU et la région Limousin, ils veulent quoi ? Ils veulent le Poitiers - Limoges et ils veulent le TGV pendulaire, bien sûr, entre Paris et Toulouse. Ils veulent les deux, ils veulent le beurre, l'argent du beurre et le sourire de la crémière. C'est vraiment de la démagogie totale. C'est de la démagogie totale parce que vous pensez que tout cela peut être financé et peut être engagé par RFF, par la SNCF, peut-être par la région Limousin. Vous voulez tout. Vous voulez tout et vous nous dites : la position de la région Limousin est équilibrée. Évidemment, vous voulez tout. Vous êtes un démagogue, Monsieur PAMBOUTZOGLOU. Vous êtes un démagog total.

Mme LARIVAILLE

Bien. De toute façon, ça peut durer toute la nuit. Nous allons nous arrêter là, à moins qu'il y ait encore des questions. Je pense que nous avons entendu tout le monde, nous avons enregistré tout cela. Le compte-rendu de la réunion sera sur le site et le rapport tiendra compte de ce que vous avez dit.