

Débat public
Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Périgueux, le 6 novembre 2006

Réunion territoriale

Participants :

CPDP : Pierrette LARIVAILLE ; Michel ANDRAULT ; Michel PERIGORD

MAÎTRE D'OUVRAGE RFF : Sylvestre SALIN ; Richard ROUSSEAU

INTERVENANTS :

M. BARTOLT – Préfet de la Dordogne ;

M. DUGOT ;

M. LAGANE - Association Périgord Rail Plus ;

M. CAPOT - Adjoint au Maire de Coulounieix – Chamiers ;

Mme FRUCHON - Direction du Développement SNCF Limousin ;

M. DAUDOU - Adjoint au Maire de Périgueux, Vice-président de la communauté d'agglomération Périgourdine ;

M. GOMET – CCI de Périgueux et de La Dordogne ;

M. DEGUILHEM - Vice-président du Conseil Général de La Dordogne ;

M. FAVARD ;

M. LIMOUSIN – Président de la CCI de Limoges et de La Haute-Vienne ;

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

M. CONTE – Président de la CCI de Périgueux et de La Dordogne.

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 à grande vitesse Poitiers – Limoges, proposé par Réseau ferré de France.

Je vous remercie d'être venu, pas encore très nombreux, mais je ne désespère pas que d'autres arrivent. Je crois que c'est important, effectivement, de participer en nombre à ce genre de réunion car le débat public ne peut évidemment prendre son sens que si la participation du public est suffisamment grande.

Avant de continuer, je vais donner la parole à Monsieur le Préfet qui a souhaité nous dire quelques mots, dans le cadre de cette réunion.

M. BARTOLT – Préfet de la Dordogne

Madame La Présidente, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, permettez-moi de saluer les personnalités qui sont dans l'assistance : Monsieur le Premier Adjoint, Madame l'Adjointe au Maire, Monsieur le Président de la CCI, les représentants des Chambres Consulaires, Mesdames et Messieurs.

Le projet qui nous est présenté ce soir s'inscrit dans le cadre interrégional et fait suite à une décision du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003.

L'enjeu de cet aménagement est de créer une liaison ferroviaire rapide entre deux métropoles régionales, Limoges et Poitiers, et l'axe ferroviaire TGV Sud Europe Atlantique, permettant de relier Limoges à Paris en 2 heures. Au-delà, cet axe concerne bien évidemment le déplacement des usagers à partir des villes moyennes périphériques et notamment depuis Périgueux.

Ce projet qui comporte, en l'état actuel, trois choix de tracés qui vous seront présentés pourrait, à l'horizon d'une dizaine d'années, placer Périgueux à 3 heures 20 de Paris.

Cette démarche de débat public qui va s'étendre jusqu'au 18 décembre prochain est nouvelle et intéressante puisqu'elle s'applique à un projet élaboré à partir d'études réalisées par Réseau ferré de France et la SNCF en 2004 et 2005, et ce n'est donc pas un débat théorique puisqu'il y a une décision gouvernementale et donc des études très poussées.

Le premier objectif de ce débat est, bien entendu, de vous informer sur le projet lui-même qui est soumis au débat. L'information porte à la fois sur les enjeux, sur l'opportunité même du projet, sur ses aspects techniques, sur ses impacts économiques et environnementaux. L'ensemble des aspects du projet est ainsi soumis à débat.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Le deuxième objectif est de vous donner la possibilité de vous exprimer sur ce projet. Vous pouvez ainsi poser des questions, obtenir des réponses, formuler des observations, des critiques, des suggestions, d'autres propositions sur le projet. Toutes vos remarques seront prises en compte par la Commission Particulière du Débat Public qui veille à ce qu'aucune question ne reste sans réponse.

Le troisième objectif du débat permettra d'éclairer le maître d'ouvrage responsable du projet, Réseau ferré de France, qui va vous présenter le contenu du projet et répondre aux questions qui peuvent lui être adressées. C'est à la lumière de ces débats que la décision finale sera prise. Réseau ferré de France peut poursuivre le projet, le modifier, voire même l'abandonner puisque nous sommes à un stade où l'ensemble des décisions techniques ne sont pas prises en l'état actuel, et c'est l'objet même de ce débat.

La finalité pour la Commission Particulière du Débat Public qui siège devant vous est de mieux associer chacun à ce débat, les responsables des différentes institutions locales, le public ici présent. En somme, le débat consiste à inviter tous les citoyens périgourdins à s'exprimer sur ce grand projet d'infrastructure ferroviaire.

Cette Commission, vous le savez, est une autorité indépendante ; elle ne relève donc pas directement du Gouvernement, elle prend ses propres décisions et se prononce de manière totalement indépendante. Ce débat est donc, pour nous, Etat, collectivités, citoyens, un enjeu primordial du développement de ce territoire.

Je souhaite que ce débat public permette un riche partage des idées, dans le respect de chacun. Je sais aussi que la Commission Particulière saura veiller à la qualité du débat, sous l'autorité de sa Présidente, Madame Pierrette LARIVAILLE, à qui je souhaite la bienvenue, et qui va nous préciser les conditions de ce débat de ce soir. Merci à tous.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur le Préfet. Nous en sommes, aujourd'hui, à notre onzième réunion publique. Outre les 2 réunions de lancement, nous avons tenu 4 réunions territoriales, 1 audition publique, 3 réunions thématiques. Cette réunion est donc la cinquième réunion territoriale, après Guéret, Brive, La Souterraine et Tulle.

Il s'agit, au cours de ces réunions territoriales, d'apprécier plus particulièrement les incidences du projet sur la desserte ferroviaire locale et ses conséquences sur le territoire concerné.

Le déroulement de la réunion de ce soir est le suivant :

- d'abord, Monsieur le Préfet en a parlé, la présentation du débat public ; je rajouterai 2 ou 3 petites choses complémentaires, mais je crois que Monsieur le Préfet a dit l'essentiel ;
- le maître d'ouvrage vous fera une présentation de son projet ;
- enfin, vous aurez tout loisir pour vous exprimer, poser vos questions, donner vos avis sur le projet.

Mme LARIVAILLE

Le débat public prévu par la loi a pour objet de faire participer la population au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement et d'équipement. Il se situe très en amont de ce processus et intervient à un moment où aucune décision n'est prise.

Cela signifie donc que le débat porte sur l'ensemble du dossier, que tout peut être discuté ; l'ensemble du dossier, c'est-à-dire l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.

C'est la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante, qui, sur saisine du maître d'ouvrage, a décidé que, compte tenu de ses enjeux, en terme d'aménagement du territoire et d'impacts socio-économiques et environnementaux, le projet de la ligne grande vitesse Poitiers – Limoges devait faire l'objet d'un débat public.

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

- Michel ANDRAULT,
- Michel PERIGORD,
- moi-même.

Josette FOURRIER et André POINTUD sont absents aujourd'hui.

Monsieur le Préfet l'a dit également, la Commission est indépendante. La Commission ne porte aucun jugement, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur aucun des avis exprimés.

Les objectifs et les modalités du débat, c'est vous informer, vous donner les moyens de vous exprimer et éclairer la décision du maître d'ouvrage sur la suite qu'il va donner à son projet.

Naturellement, les réunions publiques sont le moyen le plus direct pour s'informer et s'exprimer, mais ce n'est pas toujours facile d'assister à une réunion publique. Vous avez donc d'autres moyens pour vous exprimer et vous informer : vous vous adressez à la Commission Particulière par courrier, par courriel ; vous venez la rencontrer dans ses bureaux à Limoges si vous avez l'occasion de passer, bien sûr, en vous annonçant parce que nous ne pouvons pas recevoir tout le monde tout le temps ; vous pouvez donc vous faire recevoir par la Commission sur rendez-vous.

Je rappelle que toutes les contributions écrites, les avis, les questions sont mis à la disposition de tous via le site internet. Toutes les questions écrites recevront des réponses écrites dans des délais que nous essayons de rendre le plus court possible.

Je rappelle également que certaines contributions pourront faire l'objet de cahiers d'acteurs. Ces cahiers d'acteurs sont intéressants pour les acteurs, dans la mesure où ils sont publiés par la Commission Particulière du Débat Public et diffusés par ses soins, comme tous les autres documents du débat.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
J'attire l'attention de ceux qui seraient tentés par ce mode d'expression sur le fait qu'il est nécessaire de prévoir un mois de délai entre la réception de la proposition de cahier, sa finalisation et son édition ; autrement dit, je les invite à se manifester le plus rapidement possible. Le débat a été ouvert le 1^{er} septembre ; il se termine le 18 décembre. Il n'y a pas de temps à perdre.

Dans les 2 mois qui suivent la fin du débat, nous devons avoir remis notre compte-rendu et le maître d'ouvrage aura ensuite 3 mois au maximum pour faire connaître sa décision. Ces délais sont des délais maximum. Au plus tard le 18 mai 2007, vous connaîtrez la réponse du maître d'ouvrage quant à la suite qu'il compte donner à son dossier.

Je crois avoir dit l'essentiel, en complément de ce que vous a dit Monsieur le Préfet concernant la finalité et les modalités des débats.

J'ajouterai seulement que, pour que le débat soit constructif et prenne toute sa signification, il convient que le plus grand nombre d'entre vous participe, que tous ceux qui veulent s'exprimer puissent le faire et que chacun fasse preuve de la plus grande honnêteté vis-à-vis de l'information qu'il délivre.

Le débat public est un temps de dialogue et d'échange. Il ne faut évidemment pas que les divergences d'opinion constituent un obstacle à ce dialogue. Je souhaite donc que les différents points de vue puissent se confronter en toute liberté et en toute sérénité.

Deux points peut-être pour finir concernant les échanges qui vont suivre : vous n'êtes pas très nombreux, je pense donc que nous pourrions fonctionner en direct, mais, afin d'organiser un peu le débat, il serait bien que vous fassiez vos demandes d'intervention par écrit, éventuellement que vous posiez vos questions par écrit. L'intérêt de la question écrite, c'est qu'en plus de la réponse orale à laquelle vous aurez droit de la part du maître d'ouvrage, vous aurez droit également à une réponse écrite.

Je ne sais pas si vous avez des questions sur le débat public. Si vous en avez, vous pouvez les poser maintenant. Si vous n'en avez pas, je peux passer tout de suite la parole au maître d'ouvrage Réseau ferré de France. Avez-vous des questions sur le débat public ? Non.

Je passe donc la parole à Réseau ferré de France qui est représenté par Richard ROUSSEAU, Directeur Régional pour les régions Centre et Limousin, et par Sylvestre SALIN, Chef du Projet débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges. Monsieur SALIN, je pense que c'est vous qui intervenez dans un premier temps.

Intervention du maître d'ouvrage

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

Madame La Présidente, merci, Mesdames et Messieurs, bonsoir. La présentation que je vais vous faire va durer une douzaine de minutes et va s'articuler en deux parties. Dans un premier temps, j'aborderai le pourquoi de ce projet et quel est son intérêt

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public pour un département comme le vôtre et pour une ville comme Périgueux. Dans un deuxième temps, nous aborderons une partie plus descriptive, c'est-à-dire les trois options qui sont présentées au débat.

Au préalable, un élément de contexte qui donne toute son importance au projet : le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, pour être pertinent, doit s'intégrer dans un réseau, un réseau de lignes à grande vitesse qui est, actuellement, en cours de constitution au niveau français puisque, au mois de juin 2007, Réseau ferré de France mettra en service 300 kilomètres de lignes nouvelles entre Paris et Strasbourg, mais, également, dans les années qui vont suivre, mettra en place un axe à grande vitesse sur la façade Atlantique, déjà initié par la section entre Paris et Tours, mais qui, à l'horizon 2016, se poursuivra jusqu'à Bordeaux et permettra de faire Paris - Bordeaux en 2 heures 10.

Parallèlement, un autre projet de ligne à grande vitesse a donné lieu à un débat public l'année dernière ; c'est le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse. Les toulousains et la région Midi-Pyrénées, pour se raccorder à ce réseau à grande vitesse et pouvoir accéder à Paris et à l'Ile-de-France, mais aussi au-delà, nous le verrons tout à l'heure, ont choisi eux aussi de se connecter à cette ligne à grande vitesse Sud-Europe - Atlantique et de passer par Bordeaux.

Il y a donc là un réseau qui se met en place, qui passera à une centaine de kilomètres du Limousin. Il nous semble que c'est une opportunité à étudier et à saisir.

Concernant ce projet, je l'ai dit, il tire toute sa pertinence dans la mesure où il s'intègre dans un réseau qui permettra au Limousin d'améliorer son accessibilité à Paris et à l'Ile-de-France puisqu'il sera possible de faire 10 fois par jour Paris - Limoges en 2 heures. C'est aussi un projet qui permet d'accéder directement au réseau à grande vitesse, qu'il soit national et à toutes les possibilités qu'il offre, mais aussi au réseau à grande vitesse qui, au fil des années, va s'internationaliser puisqu'il y aura des connexions possibles avec Londres, via Lille, Bruxelles, mais aussi Strasbourg et l'Est et, dans quelques années, peut-être vers l'Espagne.

Un point aussi important, c'est un projet qui permet de renforcer les relations entre 2 régions et entre 2 métropoles régionales Poitiers – Limoges et qui peut permettre de constituer une entité, un bi-pôle riche de plus de 470.000 habitants qui pourra, en terme, par exemple, de potentiel d'emplois, rivaliser avec des grandes métropoles nationales comme Nantes ou Bordeaux.

C'est aussi un projet qui permet d'accompagner la volonté d'ouverture de toute une région vers la façade Atlantique.

Ces 4 points ont été réaffirmés fortement au cours des différentes réunions que nous avons pu avoir dans le cadre de ce débat public.

Pour ce qui est plus particulièrement de Périgueux et de la Dordogne, le projet travaille sur 2 points :

- une amélioration significative de l'offre vers Paris et l'Ile-de-France ;
- un panel de possibilités élargies, notamment d'accessibilité au réseau à grande vitesse national.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Concernant le premier point, ce qu'il faut voir, c'est que le TGV, le projet que nous proposons permettra 10 allers et retours par jour Paris - Limoges, et une liaison Lille - Roissy - Limoges via Poitiers, cela avec un temps compris entre 1 heure 50 et 2 heures 10 selon les options.

Nous pourrions donc arriver à Limoges en 2 heures et, de là, par le biais de correspondances, qu'elles soient TER ou qu'elles soient par car, pouvoir accéder à Périgueux, mais aussi à l'ensemble de la Dordogne. Dans le cas présent, c'est un gain de temps de quasiment une heure, soit, par rapport au temps actuel, nous gagnons pratiquement 25 %, ce qui est un gain considérable, et avec une offre un peu plus importante puisque, actuellement, je crois qu'il y a 8 allers et retours sur Périgueux - Limoges - Paris et, dans le cas présent, nous passerions à 10.

Le deuxième point qui est important aussi de voir, c'est que, grâce à ce projet, Périgueux va bénéficier d'une double accessibilité au réseau à grande vitesse :

- premièrement, vers le Nord, via Poitiers, donc Périgueux - Paris en 3 heures et avec, au-delà, des correspondances soit à Poitiers, soit à Paris, selon ce qui sera mis en place, Roissy - Lille - Bruxelles et peut-être éventuellement via Strasbourg pour l'Est de la France ;
- deuxièmement, via Bordeaux, puisque dans quelques années, Bordeaux va devenir vraiment un nœud où va s'articuler la LGV Sud - Europe - Atlantique, mais aussi la ligne LGV Bordeaux - Toulouse. Il ya actuellement, parallèlement au nôtre, un débat public qui porte sur la liaison entre Bordeaux et la frontière espagnole et le réseau à grande vitesse que l'Espagne est en train de monter de son côté , réseau très ambitieux au niveau Ligne à Grande Vitesse.

Donc une double opportunité, mais une condition, c'est que la performance de ces services sera liée à la qualité des politiques de correspondance à Limoges et à Bordeaux.

Concernant le projet en lui-même, le projet s'articule autour de 2 éléments forts :

- le premier est la desserte des gares de Poitiers et de Limoges-Bénédictins ;
- le deuxième est de pouvoir faire Paris - Limoges en 2 heures.

Rapidement, le pourquoi de ces 2 points.

La desserte des gares de Poitiers et de Limoges nous apparaît fondamentale pour bénéficier de toutes les possibilités d'intermodalité (TGV-TER, TGV-cars départementaux, TGV -transports en commun des agglomérations), pour offrir une démultiplication la plus importante possible et une pénétration la plus importante possible de la grande vitesse à l'intérieur du Limousin et des départements limitrophes. Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point, c'est de pouvoir avoir une liaison Paris - Limoges en 2 heures. Je vous l'ai dit tout à l'heure, il y a un réseau qui se met en place et nous nous apercevons que Bordeaux sera à 2 heures 10 de Paris, Toulouse 3 heures 10. Avec la mise en service de la LGV Bretagne - Pays de Loire, Nantes sera à 2 heures de Paris, Rennes à un peu moins d'une heure et demie. Strasbourg, dans un premier temps, sera à 2 heures 20, puis, dans une deuxième étape, sera à 1 heure 50. Nous voyons donc que si Limoges et les villes qui sont accessibles depuis Limoges grâce au réseau

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
TER, par exemple, veulent rester dans cette échelle de temps, il faut que nous puissions faire un Paris – Limoges en 2 heures pour pouvoir faire un Paris – Périgueux en 3 heures.

RFF a proposé 3 options au débat public :

- L'option Nord prend le parti, une fois que l'on sort de Poitiers, d'essayer de rattraper le plus rapidement possible la ligne classique Paris – Orléans – Limoges, tout en essayant de garder un temps de trajet total de 2 heures.

C'est une option qui a une longueur totale de 150 kms et qui nécessiterait la création d'une centaine de kilomètres de LGV. Le coût estimé de cette option est de 1,15 milliard d'euros.

Elle permettrait de faire Paris – Limoges en 2 heures, sans arrêt. Brive serait à 3 heures, Paris – Cahors en 4 heures 5 et la possibilité de faire Poitiers – Limoges en 45 minutes.

- L'option Centre prend le parti d'utiliser le couloir des infrastructures qui existent actuellement entre Poitiers et Limoges, d'aller au plus rapide, grosso modo, prendre le fuseau de la 147 et de la ligne TER.

C'est l'option qui a la longueur totale la plus faible (125 kms), mais qui nécessiterait la création d'une section de ligne nouvelle la plus longue (115 kms), ce qui explique son coût estimé légèrement supérieur, puisqu'il serait de 1,3 milliard d'euros.

Parallèlement, du fait que nous avons une section importante en LGV, c'est celle qui permettrait d'avoir le meilleur gain de temps et donc de pouvoir faire Paris – Limoges en 1 heure 50. Nous tomberions, là, significativement en dessous des 2 heures. Nous aurions donc Paris – Brive en 2 heures 50 et, pour Périgueux, nous serions à 3 heures.

- L'option Sud prend le parti d'utiliser au maximum la ligne Sud - Europe -Atlantique qui sera construite à cet horizon-là et, au Nord de Ruffec, de décrocher pour obliquer vers Limoges en se raccordant, puisque nous voulons rentrer dans la gare centre de Limoges, sur la ligne Angoulême – Limoges.

En terme de longueur totale, c'est l'option la plus longue (160 kms), mais c'est celle qui nécessiterait la création d'une section nouvelle la plus courte (90 kms).

Nous aurions, dans le cas présent, aussi bien en matière de coût que de temps, des caractéristiques similaires à l'option Nord.

En conclusion, le projet de LGV Poitiers – Limoges est un projet qui améliore l'accessibilité et l'attractivité de Périgueux, mais également de la Dordogne.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. Quelqu'un veut-il prendre la parole tout de suite ? Il y a une question qui a été posée et un avis qui a été donné.

L'avis, c'est Monsieur DUGOT. Vous voulez exprimer votre avis ?

M. DUGOT

Je ne voulais pas parler, mais, puisque vous me le demandez, je vais quand même dire que je suis pour cette ligne TGV. C'est bien joli de faire une ligne TGV Limoges – Paris, c'est très bien ; seulement, le malheur, c'est que Périgueux sera toujours encore à une heure de Limoges, que la ligne de Limoges – Périgueux n'est pas améliorée, qu'il n'y a pas une deuxième voie qui est mise en circulation, que le tunnel de Thiviers n'est pas réparé et que, pour aller à Limoges, il faut quand même une heure de train alors que, partout ailleurs, il faut beaucoup moins de temps que ça.

Nous n'avons plus d'aéroport, nous n'avons plus de ligne de chemin de fer directe. Nous sommes une Région de plus en plus enclavée. C'est ce que je regrette. Je ne sais pas si Réseau ferré de France envisage de faire des travaux entre Limoges et Périgueux parce qu'il y en a bien besoin et je vois que rien ne se fait. Nous sommes un département enclavé, pauvre et personne ne nous vient en aide.

Mme LARIVAILLE

Monsieur ROUSSEAU.

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

Je dirais que, ce que l'exposé de Sylvestre SALIN a montré, c'est que nous gagnons quand même objectivement une heure de temps par rapport à la situation actuelle, que l'axe de Limoges à Périgueux n'est pas parmi les axes les plus performants du réseau, mais il est maintenu quand même dans un état très satisfaisant.

Je dirais que, pour l'horizon des travaux que nous réaliserons sur le TGV, des améliorations ponctuelles peuvent être imaginées et réalisées. Pour le moment, les dessertes complémentaires n'ont pas fait l'objet d'un examen si approfondi. De toute façon, soyons lucides ; compte tenu du type de ligne et du nombre d'arrêts intermédiaires, nous ne pouvons pas imaginer des performances largement inférieures à l'heure entre Limoges et Périgueux.

Mme LARIVAILLE

Monsieur, merci de vous présenter.

M. LAGANE - Association Périgord Rail Plus

Je me présente, je fais parti de l'Association Périgord Rail Plus ; notre Président n'est pas là. Nous défendons le chemin de fer dans la région. Il y avait des projets et, notamment en améliorant la ligne entre Limoges et Périgueux, un temps de parcours pourrait être réalisé en 40 ou 45 minutes facilement.

Sur la ligne actuelle, nous pouvons circuler à 140 à l'heure ; à certains endroits, ça pourrait être amélioré et ça donnerait des temps de parcours nettement inférieurs.

Je voulais dire une chose aussi : que devient la gare d'Austerlitz ? Est-ce que, entre Limoges et Paris, il n'y aura que des TER ? Il me semble que ça prend ce chemin puisqu'il n'y aura plus de relations directes.

La gare Montparnasse, à un moment ou à un autre, risquera d'être saturée ; j'ai cette impression puisqu'il y a le projet de ligne de la Bretagne et, maintenant, ici. Il me semble qu'un jour ou l'autre, nous allons trouver qu'à Montparnasse, il y aura beaucoup de monde.

Mme LARIVAILLE

Je vous remercie, Monsieur.

M. ROUSSEAU

Sur les 3 points dans l'ordre où vous les avez évoqués, le fait que nous puissions gagner 10 minutes entre Limoges et Périgueux, je vous en donne acte, c'est possible. Le projet que nous présentons aujourd'hui, sur un parcours total Paris – Périgueux, nous gagnons déjà d'emblé une heure. Il y a un saut qualitatif qui est autre. Qu'il soit complété par la suite, éventuellement, par une amélioration de la ligne Limoges – Périgueux, ça ne s'exclut pas. Ça n'est pas actuellement dans les études que nous menons, mais ça ne s'exclut pas.

Pour les 2 autres questions que vous avez évoquées, je voulais quand même faire remarquer une chose, c'est que la gare d'Austerlitz reste actuellement une gare qui est considérablement utilisée par les trains Aqualis qui sont en haut de la ligne, la desserte qui va vers Orléans et vers Tours, et qui est complètement déconnectée par rapport à la desserte de Limoges.

Vous parlez du problème de Châteauroux qui est à 1 heure 50 de Paris, donc à un temps bien inférieur à Périgueux. Il y a actuellement un triangle de développement économique entre Vierzon – Bourges et Châteauroux qui peut avoir une desserte vers Austerlitz qui corresponde aux besoins de relations à grande distance.

Dernier point par rapport aux réflexions que nous menons, par rapport à Montparnasse : je voulais simplement dire que, une des contraintes de la ligne actuelle Paris – Orléans – Limoges, c'est que, à partir d'Etampes, nous sommes mêlés au trafic du RER C. Il faut se rendre compte que Etampes est à plus de 50 kms de Paris, donc à mi-chemin entre Paris et Orléans, alors que l'avantage de la gare Périgueux, le 6 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Montparnasse, quand elle a été aménagée pour les TGV, a bénéficié d'une ancienne ligne qui n'a jamais été construite avant guerre de Paris à Chartres par Galardon et de ce fait, les TGV, rentrant vers Montparnasse, arrivent dans les derniers kilomètres sans aucune contrainte par rapport au trafic de banlieue. Ça, c'est un atout important pour optimiser la gare Montparnasse.

M. LAGANE

Oui, peut-être, mais ce n'est pas tout à fait ce que je voulais dire.

M. SALIN

Votre question concernait la capacité de la gare Montparnasse à supporter les trafics qui vont se cumuler.

Mme LARIVAILLE

Précisez peut-être votre question, Monsieur.

M. LAGANE

Dans quelque temps, Brest sera à 3 heures de Paris ; il y aura davantage de dessertes, si la ligne Atlantique se fait, il y aura encore plus de dessertes, autrement dit, un jour ou l'autre, la gare Montparnasse sera saturée. Voilà ce que je veux dire.

M. SALIN

Tout à fait. La mise en œuvre du réseau que j'évoquais tout à l'heure va impliquer une augmentation du nombre de trains qui vont arriver sur Montparnasse. Ce qu'il faut savoir, c'est que, à l'horizon du projet, des améliorations significatives vont être mises en place, notamment en terme de système de signalisation, c'est-à-dire que nous avons aujourd'hui un système de signalisation qui a atteint ses capacités ; à l'horizon du projet, va être mis un nouveau système de signalisation que nous appelons ERTMS.

Merci de passer la carte de la façade Atlantique. Sur la carte, nous voyons qu'en fin de compte, il y a un goulet d'étranglement, c'est-à-dire que toutes les circulations qui vont venir de Toulouse, de Bordeaux ou de Nantes et de Rennes vont se rejoindre entre Massy et Courtalin, donc l'arrivée sur Paris.

La mise en place de l'ERTMS permettra de gérer l'afflux de trafic. Ça, c'est une première chose.

Deuxième chose, en plus, dans notre système de gestion, à Poitiers, nous couplons les TGV, c'est-à-dire que les TGV venant de Limoges se coupleraient avec des TGV venant du Sud Ouest pour ne former qu'une seule rame.

M. LAGANE

Oui, mais c'est une perte de temps.

M. SALIN

C'est pris en compte dans nos temps, c'est de l'ordre de 10 minutes.

Troisième élément, en gare de Montparnasse, des études ont déjà été faites pour savoir comment Montparnasse pourrait recevoir ces trafics. Montparnasse pourra recevoir ces trafics, sous réserve de modifications dont les études sont déjà en cours puisqu'elles sont en phase d'ABP.

M. LAGANE

Une autre question : est-ce que cette ligne serait à voie unique ?

M. SALIN

Effectivement, il y a une possibilité de faire que cette ligne soit à voie unique entre Poitiers - Limoges sur une section intermédiaire, c'est-à-dire que toute la ligne ne serait pas à voie unique, simplement une section centrale de l'ordre de 70 km.

M. LAGANE

Ça fait une économie.

M. SALIN

C'est une source d'économie, mais, si vous voulez, nous, ce que nous avons cherché, c'est à optimiser les trafics avec l'infrastructure.

Tout à l'heure, je vous ai parlé de 11 allers et retours par jour sur cette ligne. Nous avons fait des simulations et elles nous ont montré que, à 30 - 40 ans, à matériel équivalent, nous monterions à 15 circulations. Nous pouvons penser qu'à ces horizons-là, nous aurons du matériel de bien plus grande capacité ; je pense, par exemple, au duplex. Donc une voie unique, avec toutes les garanties de sécurité, peut permettre d'absorber jusqu'à 15 circulations. Actuellement, nous sommes à 11 et 15 nous permet de tenir 30 à 40 ans.

M. LAGANE

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il y a la question du financement parce que la ligne Tours – Bordeaux n'est pas encore financée, d'après ce que je comprends. Notamment, il y a des régions qui ne sont guère intéressées, par exemple, Poitou – Charente. Actuellement, le temps de parcours entre Poitiers et Paris est à une heure 27. Si nous regardons les temps que vous dites, nous gagnerons avec la ligne nouvelle à peu près 12 ou 15 minutes, ce n'est pas grand-chose. Je comprends qu'ils ne soient guère intéressés.

M. SALIN

Je ne peux pas parler à la place des élus de Poitou – Charente, mais je sais, pour avoir assisté à des réunions où il y avait notamment Monsieur SANTROT, qu'il avait une position qui me semblait sans ambiguïté concernant la capacité de financement de la région sur ce projet-là.

M. LAGANE

Entre-temps, pour aller à Paris, il n'y a aucune amélioration possible sur la ligne actuelle ?

M. SALIN

Les améliorations possibles sur la ligne actuelle sont très minimes. Nous parlons bien de la ligne actuelle ?

M. LAGANE

Oui, Paris – Limoges.

M. SALIN

Ce qu'il faut savoir, c'est que nous avons actuellement sur la ligne Paris – Limoges une ligne qui est très performante au moins jusqu'à Châteauroux.

M. LAGANE

Jusqu'à Argenton-sur-Creuse.

M. SALIN

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je dis Châteauroux parce que, jusqu'à Châteauroux, nous pouvons rouler à 200 km heure, jusqu'à Argenton-sur-Creuse, 150 - 160.

Techniquement, ce qui se passe, c'est que lorsque l'on a une ligne, notamment jusqu'à Châteauroux, qui est déjà très rapide puisque nous roulons à 200, qui est relativement rectiligne, les gains potentiels de trafic sont limités.

M. LAGANE

Lorsque nous devons faire le POLT, il était question de faire une vitesse de 220 kms à l'heure, comme nous le faisons entre Tours et Bordeaux actuellement. Il y a environ 280 kms de lignes qui pourraient être parcourus à cette vitesse, avec le matériel adéquat, il suffit de supprimer quelques passages à niveau.

M. SALIN

Sur ce diagramme, c'est un exemple très théorique pour vous montrer que, en fin de compte, lorsque nous avons des lignes qui ont des très bonnes caractéristiques, nous ne gagnons pas forcément beaucoup de temps.

Si nous prenons une ligne qui a une section de 50 kms où nous roulons à 110 kms heure - c'est à peu près ce que nous avons avant Etampes - et puis que, après, nous avons une section de ligne où nous roulons déjà à 200 kms heure sur 150 kms, si nous décidons de passer la vitesse à 220 kms heure, qu'est-ce qui va se passer ?

Sur la première section, nous allons doubler la vitesse donc, si vous voulez, nous allons avoir un gain de temps très important. Dans le cas d'école, sur 50 kms, nous gagnons plus de 13 minutes.

Dans le deuxième cas, nous nous apercevons que nous gagnons très peu. Pourquoi ? Parce que nous avons déjà une ligne qui est très rapide. Il faut donc avoir des distances très, très longues pour pouvoir gagner un peu de temps.

Ce qui se passe, sur la ligne POLT, les endroits où nous perdons du temps et où nous perdons de la vitesse, c'est entre Paris et Etampes, la traversée d'Orléans, la traversée de Vierzon et celle de la vallée de La Creuse.

Sur ces sections-là, si nous voulons gagner beaucoup de temps, il va falloir faire des aménagements très conséquents et très importants, qui sont financièrement très lourds. Nous allons nous retrouver avec moins de gain de temps potentiel que celui que nous avons actuellement et avec des coûts de projet qui vont être plus importants.

M. ROUSSEAU

Si nous pouvons résumer, le gain sur le TGV pendulaire qui était annoncé à une certaine époque était, sur un Paris - Limoges direct, de 14 minutes ; c'était également réparti entre le fait de rouler à 220 à l'heure sur les portions à 200 à l'heure et le fait de penduler dans la traversée de La Creuse, c'est-à-dire d'augmenter

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
les vitesses en proportion, donc 2 fois 7 minutes à peu près pour arriver à un temps de parcours de l'ordre de 2 heures 31.

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur, vous avez eu réponse à vos questions, je pense.

M. LAGANE

Oui, merci.

Mme LARIVAILLE

Monsieur Patrick CAPOT avait posé une question, concernant le POLT précisément. Vous voulez la poser ?

M. CAPOT

Patrick CAPOT, je suis cheminot et élu sur la commune de Coulounieix Chamiers.

Je regarde aussi mon porte-monnaie et est-ce qu'une relation telle que initialement la liaison Paris – Orléans – Limoges – Périgueux qui était quand même la plus courte, la tarification SNCF étant encore une tarification au kilomètre, ne serait pas la moins coûteuse plutôt que d'utiliser l'axe et le barreau proposé au-delà de Limoges qui va imposer une tarification plus onéreuse ? Je prends acte sur la question du gain de temps, mais la question de la tarification au kilomètre est encore une réalité et, que je sache, la péréquation n'est pas encore abandonnée à la SNCF. Là où on gagne de l'argent, on peut « péréquer » et opérer des financements là où on perd de l'argent.

Mme LARIVAILLE

Madame FRUCHON est à la SNCF à Limoges.

Mme FRUCHON – Direction du Développement SNCF Limousin

En ce qui concerne les tarifications dans le domaine TGV, le transporteur établit le prix du billet en fonction de ses coûts puisque nous sommes dans la nécessaire obligation d'équilibrer nos résultats. Nos coûts sont composés de coûts d'exploitation proprement dits, c'est-à-dire que c'est lié à l'itinéraire. Donc, effectivement, il y a une notion de kilométrage, mais il y a aussi le coût de l'énergie, de la conduite, de la maintenance, etc., tous les coûts d'exploitation. Il y a aussi la redevance d'infrastructures. Tout cela, c'est un système complexe à établir, et la tarification est établie en fonction de tous ces critères. L'objectif de la SNCF, c'est de remplir ses

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public trains, il ne faut pas l'oublier, donc il n'est pas question d'augmenter la tarification de façon démesurée, ce qui aurait pour effet de vider les trains puisqu'il faut bien évidemment que nous prenions aussi en compte le prix pratiqué par la concurrence, notamment routière, pour établir nos prix.

Tout cela, c'est un système complexe. Nous pouvons imaginer que le transporteur sera amené à repenser ses prix puisqu'il y a des coûts qui seront supplémentaires, mais il y a aussi un confort supplémentaire et un gain de temps qui sera un bénéfice pour le client. Il est donc normal que, dans une ligne TGV, nous ayons des prix un peu plus importants que sur une ligne normale. Ceci étant, il est hors de question d'augmenter dans des proportions trop importantes, ce qui aurait pour effet de vider les trains. Voilà ce que je peux vous dire aujourd'hui.

Mme LARIVAILLE

Vous êtes satisfait ?

M. CAPOT

Non, puisque, de bout en bout, ça ne nous coûtera pas moins cher.

Par contre, par rapport à ce que disait Monsieur SALIN de RFF, nous pourrions également transposer tous les arguments par rapport à la liaison entre métropoles, par rapport à la possibilité de tourner évidemment les grandes villes vers un axe TGV, y compris en passant et en pensant un axe TGV Paris - Toulouse.

Moi, je me pose quand même des questions : que vont devenir ces régions Centre, ces régions Limousin ? La Dordogne est quand même tournée vers la région Limousin ; c'est vrai économiquement, c'est vrai politiquement. Ce sont quand même nos plus proches voisins. Je ne nie pas l'intérêt de la façade Atlantique, mais je crois que c'est aussi pertinent de comprendre que nous n'avons pas intérêt à saturer non plus un axe Atlantique qui le serait de toute façon. De fait, est-ce que cet axe Paris Toulouse ne serait pas utilisé comme itinéraire de délestage, voire même pourrait servir d'itinéraire bis notamment pour quelques trains de marchandise, ce qui soulagerait l'axe Atlantique ?

M. ROUSSEAU

En ce qui concerne les questions que vous vous posez par rapport à l'évolution du réseau dans le domaine du fret, les réflexions de RFF en liaison avec l'Etat sont très claires : nous réfléchissons au développement d'une autoroute ferroviaire sur un axe Paris - Orléans - Tours - Bordeaux - frontière espagnole, avec des perspectives sur Vitoria, en même temps que va être développée la ligne TGV Tours - Bordeaux et son prolongement de Bordeaux aux Pyrénées, tout simplement, parce que cet itinéraire-là débouche très bien de l'autre côté en Espagne et que les trains qui seront libérés par la constitution de lignes nouvelles permettront de faire un itinéraire fret performant.

J'aurais tendance à dire que les limites de l'itinéraire Paris - Limoges vers Toulouse par rapport au développement du fret, c'est que, très clairement, il n'y a pas de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public traversée centrale des Pyrénées et que, quelque part, ce sont bien des itinéraires de chaque côté des Pyrénées qu'il faut rechercher pour faire des traversées performantes.

M. SALIN

Concernant la possibilité d'une liaison rapide Paris - Toulouse, ce qu'il faut voir, c'est que Midi-Pyrénées a fait le choix de se tourner vers Bordeaux. Toute la région Midi-Pyrénées ne passera plus ou beaucoup moins par cet axe. Il faut savoir que, aujourd'hui, Paris - Toulouse, c'est 6 heures 20 à peu près par l'axe central ; c'est quasiment une heure de moins par l'Atlantique. Quand il y aura la LGV SEA, nous allons gagner encore une heure et, quand il y aura le Bordeaux - Toulouse, je vous l'ai dit tout à l'heure, Toulouse - Paris, 3 heures 10.

Nous nous apercevons que, parallèlement, Midi-Pyrénées a une politique en matière de TER très volontariste et est en train de mettre en place une architecture qui centralise tout sur Toulouse.

Après, nous nous apercevons qu'il reste 2 zones. Il reste une zone autour de Limoges et puis, il reste une zone au Nord de Châteauroux. Au Nord de Châteauroux, l'attraction, c'est le Bassin Parisien, c'est Paris. Nous pensons que, pour cette région-là, nous sommes plus dans une logique de fréquence, de cadencement, de qualité de services plutôt que de grande vitesse.

Reste une zone centrale, entre Argenton-sur-Creuse et Brive, voire même Cahors : avec le projet que nous mettons en place, le TGV ne s'arrête pas à Limoges ; la LGV s'arrête à Limoges, mais le TGV continue jusqu'à Brive, voire même jusqu'à Cahors. Nous aurons une LGV Poitiers - Limoges, mais nous aurons un TGV Paris - Poitiers - Limoges - Brive - Cahors.

Le système des correspondances, nous insistons là-dessus. Faire arriver la grande vitesse dans les grandes métropoles ou les capitales régionales, voire départementales, c'est bien, mais il faut aussi, après, qu'il y ait une démultiplication. La démultiplication se fera par le TER ou d'autres réseaux.

Nous nous apercevons que cette zone centrale, sa problématique, puisque nous sommes quand même à 400 kms de Paris, c'est de pouvoir accéder rapidement à Paris et nous ne pouvons l'avoir que par la grande vitesse.

Nous avons fait des simulations : une ligne à grande vitesse entre Paris et Toulouse, ça serait 8 milliards d'euros. Aujourd'hui, 8 milliards d'euros, je pense que c'est difficilement concevable, d'autant plus que, je vous l'ai dit, toute la partie Sud passera par Bordeaux. Il nous paraît beaucoup plus intéressant de valoriser un existant qui va se mettre en place, qui existera, qui sera là, qui passera à 100 km de Limoges et de mettre en place un investissement, somme toute, relativement modeste (1,30 milliard d'euros) qui permettra de mettre Limoges à 2 heures de Paris : nous parlons de Limoges à 2 heures, parce que nous parlons de la LGV, mais il faut voir que, après, c'est Périgueux à 3 heures, c'est Brive à 3 heures et c'est des gains aussi pour des villes comme Aurillac, des villes comme Rodez, voire même des villes comme Guéret.

Monsieur a levé le doigt, ensuite Monsieur GOMET.

M. DAUDOU - Adjoint au Maire de Périgueux, Vice-président de la communauté d'agglomération Périgourdine

Jean-Paul DAUDOU, je suis le Premier Adjoint de la ville de Périgueux et le Premier Vice-président de la communauté d'agglomération. C'est donc à ces 2 titres que je m'exprimerai, pour vous dire que, de façon très précise, nous sommes, nous, pour la proposition de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, compte tenu de l'avantage que ça représente pour la ville de Périgueux et pour son agglomération. Bien évidemment, si nous n'avons pas de précisions à faire sur les 3 tracés proposés, ce que nous souhaitons, c'est que l'on choisisse le meilleur, c'est-à-dire celui qui a le meilleur rapport qualité / prix, j'entends par-là celui qui coûte le moins cher et qui permet la relation la plus rapide entre Limoges et Poitiers.

Je voudrais revenir également sur 2 autres points. Le premier, ce qui a déjà été évoqué, c'est la liaison Périgueux - Limoges qui, aujourd'hui, sur la majeure partie de son itinéraire, ne dépasse pas les 120 km heure. Nous sommes donc très loin de la réalité ferroviaire que l'on peut connaître sur les autres circuits de la Dordogne, de notre département puisque Périgueux - Bordeaux, c'est 160 km heure.

Bien évidemment, l'intérêt de tout le monde et en particulier des transporteurs, c'est de faire en sorte qu'il y ait le meilleur rabattement sur Limoges pour aller dans le sens que vous évoquiez tout à l'heure, c'est-à-dire remplir les TGV vers Paris. Ce que nous souhaitons, c'est que RFF regarde plus attentivement que cela n'a été fait jusqu'à ce jour, le problème de la modernisation de la liaison entre Périgueux et Limoges qui est du niveau du 19^{ème} siècle aujourd'hui.

Le deuxième point que je voudrais évoquer, nous avons commencé à en parler, mais sans entrer dans les détails, c'est le problème du financement. Je voudrais savoir quelle va être la part demandée aux collectivités territoriales, qu'elles soient régionales ou départementales, voire locales, dans cette affaire. Je souhaiterais que l'on puisse avoir quelques informations sur le sujet.

M. SALIN

D'une manière générale, dans la vie d'un projet, nous commençons à parler de financement lorsque nous commençons à avoir des études qui sont suffisamment abouties pour savoir exactement quel projet l'on fait et combien il coûte. Nous nous apercevons que ça demande 5 à 6 ans pour commencer les discussions entre les différents partenaires.

Par exemple, sur La LGV-Est, la DUP a été faite en fin 1996 et la convention de financement qui définissait la part et les modalités du financement de chaque partenaire a été signée 4 ans ou 5 ans plus tard.

Le mode de financement que nous appelons classique est celui dont vous avez un exemple devant vous, qui implique le financement de l'Etat et de ses établissements publics, RFF et la SNCF, qui met aussi en jeu des financements de l'Union Périgueux, le 6 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Européenne, dans le cadre de la LGV Est, et d'un certain nombre de collectivités dont les régions. Nous nous apercevons que la part des collectivités est de l'ordre de 25 à 30 %. Ça, c'est le financement que nous appelons classique.

La loi autorise maintenant à de nouveaux partenaires, des partenaires privés, de venir financer, de venir dans le tour de table. Actuellement, des discussions sont en cours sur la LGV Sud Europe Atlantique, mais je n'ai pas plus de détails techniques puisque les discussions vont commencer incessamment sous peu. Mais il y a une autre forme de financement qui sera la possibilité d'un partenaire privé de venir dans le tour de table.

Mme LARIVAILLE

Sur le financement, nous avons, le 27 novembre, à Limoges, un atelier pédagogique sur ce thème particulier du financement. Vous êtes tous invités à participer à cet atelier, si vous le souhaitez. Je sais que Périgueux - Limoges, ce n'est pas tout près, mais ça peut être intéressant ; nous ferons venir de grands spécialistes de la question.

M. SALIN

Ce que je viens de vous donner, ce sont simplement les principes de base.

Mme LARIVAILLE

Monsieur GOMET souhaite la parole.

M. GOMET - CCI de la Dordogne

Le Président CONTE de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne m'a demandé de développer 3 thèmes principaux. Naturellement, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne est favorable au projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges qui mettra notre ville à 3 heures de Paris.

Aujourd'hui, selon les modes de transport pour accéder à la capitale, il faut entre 4 et 6 heures : 4 heures si nous prenons le TGV à Angoulême, 4 heures et demies si nous prenons les trains au départ de Périgueux avec, le plus souvent, un changement à Limoges, et entre 5 et 6 heures si nous prenons la route par Limoges - Châteauroux - Paris. C'est trop donc, toute formule qui permet de diminuer ce temps est la bienvenue.

Je développerai 3 points qui militent en faveur de la création de valeur ajoutée, en faveur du développement économique de notre département.

Le premier argument qui milite en faveur de ce projet, c'est de permettre, par un désenclavement accru de notre département, aux 20.000 entreprises qui existent, de pouvoir se développer. Il n'y a pas de développement économique dans des régions

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public trop enclavées ; du moins, il y a une corrélation de sens inverse. Outre le développement local à partir des forces endogènes, nous avons créé aussi de manière partenariale avec l'aide de l'Etat, du Conseil Général, des Chambres Consulaires, une structure de recherche d'investisseurs extérieurs. Nous souhaitons faire venir un maximum d'entreprises en Dordogne et je dirais que tout facteur qui diminue les délais d'accès à la Dordogne sont favorables. Ça, c'est le premier argument.

Le deuxième argument, c'est qu'il faut que nos opérateurs économiques présents sur le territoire accèdent aux décideurs qui, le plus souvent, sont situés en région parisienne. Il faut accéder rapidement à ces centres de décisions. Beaucoup d'entreprises également doivent accéder aux marchés internationaux, et Paris est la grande place tournante pour prendre, soit des TGV sur le Nord de l'Europe, soit des lignes aériennes sur l'Europe et sur les autres continents. Tout temps d'amélioration ne peut qu'être favorable et bénéfique au tissu économique local et départemental.

Le troisième argument, ne l'oublions pas, c'est comment faire venir en Dordogne les décideurs économiques ? Je parle de ceux qui décident, pas ceux qui rapportent. Pour que des commissions de décisions s'opèrent à Paris et ailleurs, il faut une facilité dans l'accès au département. Je pense que la formule que vous proposez milite dans ce sens-là.

Ça suppose quand même qu'il y ait deux conditions. Effectivement, je crois que le Maire de Périgueux a bien rappelé la condition préalable, c'est qu'il y ait un renforcement significatif évidemment de la liaison ferrée entre Périgueux et Limoges car nous ne pouvons pas, d'un côté, avoir les trains du 21^{ème} siècle et, d'un autre, les trains du 19^{ème} siècle ; ça donne une mauvaise image de marque à nos régions. Et ensuite, qu'il y ait un ajustement dans les horaires, naturellement, entre les TER et les TGV ; ça, c'est un problème de réglage qui me paraît accessoire.

La Chambre de Commerce vous adressera, dans la semaine à venir, une contribution qui développera ces points et quelques autres qui militent fortement en faveur du développement économique, et l'outil que vous nous présentez milite fortement en faveur de ce développement économique. Je vous remercie Madame la Présidente.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur.

M. DEGUILHEM - Vice-président du Conseil Général de la Dordogne

Pascal DEGUILHEM, Vice-président du Conseil Général. A ce titre, je voulais apporter le témoignage et les remarques qui sont celles de l'assemblée départementale, tout en faisant bien entendu les remarques précédentes qui ont été celles de la ville de Périgueux ou la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Nous nous sommes emparés de ce projet de création de ligne LGV Limoges – Poitiers lors de la dernière réunion de l'assemblée départementale, assemblée au cours de laquelle nous avons émis un vœu que nous vous transmettrons. Ce vœu, bien sûr, rappelle les éléments qui ont été développés, à savoir que nous sommes intéressés Périgueux, le 6 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public par la création d'une liaison rapide avec la Capitale, et ça se comprend aisément, quel que soit, d'ailleurs, finalement, le choix de l'itinéraire qui sera proposé in fine.

Par ailleurs, il y a urgence. Le département de La Dordogne, qui a été un département ferroviaire, l'est de moins en moins pour diverses raisons. Nous avons essayé de régler quelque peu le problème du désenclavement routier avec la création de l'autoroute A89. Il nous faut aujourd'hui créer une liaison rapide et, si ça doit passer par une LGV Limoges - Poitiers, ce choix-là sera, bien entendu, le nôtre. C'est l'ensemble du département, bien sûr, pour l'essentiel dans sa partie Nord, pour l'essentiel l'agglomération de Périgueux, mais c'est l'ensemble du département qui est intéressé par la création de cette ligne.

Nous avons émis un vœu ; nous accompagnerons, bien entendu, et nous alimenterons le débat dès lors que vous nous sollicitez.

Mme LARIVAILLE

Très bien. Merci de nous adresser votre vœu.

M. FAVARD

Bonsoir. Jean-Louis FAVARD, périgourdin et cheminot. Je reprends certains points et je m'en excuse, mais il y a, me semble-t-il, quelques petites précisions qui méritent d'être apportées.

Tout d'abord, d'un point de vue technique, il faut savoir que tout bloquer sur un seul noyau entre Tours et Paris, cette ligne qui va récupérer la Bretagne, l'Espagne, le Sud, Midi-Pyrénées, le Limousin, il faut savoir que, bien sûr, tous les trains qui rouleront dessus seront des TGV qui iront à la même allure, ce qui permet une fréquence importante. Il faut savoir qu'en terme de régularité, nous aurons sûrement beaucoup de désagréments ; je ne le souhaite pas, mais l'expérience peut permettre de dire qu'il faut être prudent avec les performances parce que, au moindre incident, ça sera la catastrophe. S'il y a un caténaire qui casse ou un suicide sur la voie, tout est bloqué derrière ; il faut imaginer que ça arrive.

Par ailleurs, je pense qu'il y aura pas mal de déceptions parce qu'il n'y a pas de dispatching possible. Le report sur la ligne classique ne sera pas possible, d'autant que l'expansion à venir du fret fera que ces lignes seront elles-mêmes saturées et, en plus, techniquement, elles ne correspondront pas aux performances du TGV.

C'était juste une précision. Nous pouvons toujours discourir sur la fragilité de la régularité, mais je pense qu'il y a un vrai risque dont il faut tenir compte.

Ensuite, sans vouloir faire diversion, je pense qu'il y a un certain manque d'ambition parce que nous savons très bien que les trafics voyageurs vont aussi croître puisque nous allons vers une politique environnementale qui, forcément, est de plus en plus puissante.

A ce propos, sur l'étude LGV Sud Europe Atlantique, il y a une comparaison sur le voyage Bayonne - Paris en équivalent kilo pétrole par voyageur. Il faut savoir que la consommation pour un voyageur en équivalent pétrole, c'est 2 kg pour faire Bayonne Périgueux, le 6 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public – Paris. Par la voiture, c'est 89 kg et, par avion, c'est 97 kg. La comparaison est assez significative.

Il y a une quinzaine d'années, il y avait un grand projet de « y » retourné central qui était prévu, à savoir une LGV Paris – Clermont-Ferrand et Limoges qui, bien entendu, pouvait avoir derrière un cheminement vers Toulouse. Tout à l'heure, Monsieur SALIN, vous avez parlé de 8 milliards d'euros ; je ne sais pas, dans 2 générations, en terme de prospective, ce que penseront les gens qui arriveront. Quand je dis ce propos-là, je m'inscris bien dans la durée, je ne parle pas de l'immédiat. Mais je suis un petit peu inquiet parce que, en terme de capacité, de toute façon, je pense qu'il y a un vrai besoin. Il y a eu une expérimentation du pendulaire, mais, effectivement, c'était une mauvaise réponse peut-être pour faire oublier ce projet-là.

Le Centre est désertifié, c'est sûr, mais nous oublions aussi qu'en terme de diagonale, il n'y a aucun projet de traversée dans l'autre sens, du type Bordeaux – Lyon et Turin. Je pense qu'il y a aussi des questions à se poser à ce niveau-là.

Enfin, il ne faut pas oublier qu'il y avait le franchissement central des Pyrénées, avec le tunnel prévu sous le Vignemale dont nous ne parlons plus du tout. Je pense que, là aussi, il y a matière à réflexion. Les voies sont ce qu'elles sont : sur les voies, un train ne peut passer que derrière un autre train. Ça, c'est un propos d'ordre général.

Je ne m'inscris pas forcément en faux dans le débat, je ne dis pas qu'il ne faut pas faire une liaison telle qu'elle est prévue, Limoges – Poitiers, c'est forcément quelque chose de positif dès l'instant où il s'agit d'une amélioration. C'est simplement pour bien peser certaines choses et amener certains éléments.

Quel enjeu pour Périgueux ? Pour Périgueux, aujourd'hui, c'est vrai qu'il y a un gain potentiel d'une heure à faire sur Paris, c'est sûr, et puis, une heure sur le Sud Aquitaine, mais, pour le reste, nous n'allons peut-être pas qu'à Paris, même si Paris est central et est structuré comme ça. Nantes et la Rochelle, nous n'y allons plus du tout et c'est de plus en plus dur. Lyon, c'est supprimé ; nous avons 4 turbo trains de jour et un train de nuit, il n'y en a plus. Toulouse, nous mettrons une heure de moins vraisemblablement ; nous mettons 4 heures aujourd'hui, nous en mettrons 3, mais ce n'est pas le top. Pour la Dordogne, en général, c'est une difficulté, notamment pour le Sud de la Dordogne. Plus globalement, si nous prenons la diagonale Cahors – Sarlat – Périgueux – Angoulême, il y a matière à réflexion.

Il ne faut pas non plus oublier de rappeler qu'il y avait un grand projet de modernisation de Périgueux – Limoges qui consistait à faire 2 tronçons de double voie de 7 ou 8 kms, l'un entre Agonac et Château l'Evêque, l'autre entre Malaveix et La Coquille, qui permettait les croisements de trains en vitesse, c'est-à-dire avec l'automatisation totale des circuits de voies, etc. et qui permettait effectivement un gain relatif d'un quart d'heure. Je n'entends toujours pas parler de ce projet.

Il faut rappeler aussi que, concernant les corréziens et les brivistes, notamment, et puis Cahors par répercussion, aujourd'hui, la ligne qui a été choisie passe par 13 tunnels qui sont difficiles de franchissement. La vitesse ligne est de 100 km heure entre Brive et Limoges sans aucune capacité d'augmentation en raison des rayons de courbe et de la structure géographique. Il existe toujours une ligne qui passe par Nexon depuis Brive et cette ligne-là, je ne comprends pas qu'elle ne soit pas retenue dans les réflexions prospectives aussi, de manière à essayer d'imaginer pour les corréziens une liaison beaucoup plus rapide.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Sur le projet, tout passe par Limoges. Je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas, avec le projet Sud qui est proposé, un contournement direct qui nous permettrait de contourner Limoges et de gagner un quart d'heure supplémentaire. Merci de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci. Beaucoup de questions.

M. SALIN

Oui, beaucoup de points. Vous avez évoqué le « y » renversé, un élément historique. Le « y » renversé, dans le schéma directeur de 1992, il y avait un projet pour desservir le Limousin. Dans les études préparatoires au schéma directeur de 1992 pour desservir le Limousin, 2 solutions avaient été étudiées :

- une première qui était de faire un barreau Poitiers – Limoges ;
- une deuxième qui était de faire une amélioration de la ligne actuelle.

C'est cette solution qui a été retenue. Pourquoi ? Parce qu'elle permettait, en la couplant avec un autre projet de TGV, le TGV Auvergne, de faire ce qu'on a appelé le fameux « y » renversé. Il faut savoir que le barreau Poitiers – Limoges, financièrement et techniquement, offrait de meilleures caractéristiques, la SNCF l'a écrit, mais la décision n'a pas été celle-là.

La décision qui a été prise dans le schéma directeur, c'est de faire ce « y » renversé. Le TGV Auvergne n'a jamais connu de suites et, de ce fait, la pertinence du TGV Limousin était moindre. En 1996, le rapport (ROBILOI ?) a décidé que ce projet-là n'avait pas la même pertinence et a proposé d'autres solutions. Des études ont été faites et c'est à la suite de ces études que le projet POLT a été initié. Voilà concernant l'historique du « y » renversé, aussi pour montrer que le barreau Poitiers – Limoges, ce n'est pas quelque chose qui est nouveau, c'est un projet qui a déjà été étudié, qui a déjà été initié, dont le principe a déjà été retenu il y a quelque temps.

M. ROUSSEAU

Un mot en ce qui concerne Limoges – Brive : c'est vrai que la ligne historique était la ligne qui passait par Nexon, Lubersac, Pompadour. C'est comme ça que ça a été construit. 15 ans après, la ligne est passée par Uzerche et elle a été développée de ce côté-là. Actuellement, nous avons, d'un côté, une ligne non électrifiée qui ne permet pas des très grandes vitesses, mais qui est un itinéraire relativement facile, c'est la ligne à voie unique qui passe par Nexon. De l'autre côté, nous avons un itinéraire qui a été électrifié avant guerre, avec une signalisation performante, mais avec des possibilités de vitesse limitées compte tenu de ce que vous évoquez, les tunnels et le profil de la voie. J'aurais tendance à dire que tout peut s'imaginer, mais, là, nous sommes en train de construire un schéma où nous essayons de proposer ce gain de temps d'une heure, de le reporter sur un certain nombre de destinations à géométrie

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public existante, aurais-je tendance à dire, c'est-à-dire que, quand le TGV va arriver en 2 heures à Limoges, les gens de Tulle vont en bénéficier.

Par la suite, nous pouvons imaginer que les dispositifs évoluent en fonction du TGV, et nous savons tous que le TGV Est a permis de développer la ligne vosgienne et qu'il y a des tas d'autres schémas où des lignes ont pu se développer en prolongement du TGV. Je crois que c'est quelque chose qu'il faut que l'on construise progressivement, avec les gains que permet d'apporter le TGV.

Vous avez dit « contraintes fortes quand nous concentrons sur une même épine dorsale un certain nombre de trafics », c'est vrai, mais, par ailleurs, ça permet de gagner un certain nombre d'avantages parce que nous allons, de ce fait, avoir au niveau de Bordeaux, au niveau de Poitiers, au niveau de Saint-Pierre des Corps des vraies plaques tournantes qui vont permettre de réaliser des relations ferroviaires qui ne sont pas possibles actuellement ou qui ne sont pas possibles dans des délais raisonnables. Faire Brive - La Rochelle ou Limoges - La Rochelle va devenir quelque chose de raisonnable en temps de parcours, il suffira de changer de train à Poitiers.

De même, faire actuellement Limoges - Nantes, vous l'avez dit vous-même, c'est un temps de parcours qui n'a pas d'intérêt dans le domaine ferroviaire. A partir du moment où quelqu'un pourra prendre un TGV à Limoges, éventuellement opérer un changement à Saint-Pierre des Corps et retrouver les trains à 200 à l'heure qui vont vers Nantes, le parcours Limoges - Nantes devient un parcours performant. J'aurais tendance à dire que tous ces gains de temps que j'ai évoqués pour Limoges, ils ont le même effet pour Périgueux, c'est-à-dire que ce gain de temps que l'on gagne sur le point d'éclatement du réseau, il est décalqué sur tous les autres points de convergence, sous réserve, comme le disait bien Sylvestre SALIN, qu'il y ait tout un maillage de desserte TER performant qui permette de ramener la clientèle sur le TGV.

M. SALIN

Concernant votre question « pourquoi ne pas contourner Limoges pour gagner un quart d'heure ? », l'intérêt, pour nous, c'est d'utiliser les étoiles ferroviaires de Limoges et de Brive. Pourquoi ? Parce que, lorsque nous arrivons à Poitiers avec le TGV, une fois que nous arrivons à Limoges, nous pouvons dispatcher sur la zone périurbaine de Limoges avec les transports en commun classiques, mais aussi sur Guéret, Ussel et Périgueux, donc un premier niveau.

Comme les TGV continuent après sur Brive, nous avons la même chose puisque Brive est une étoile ferroviaire d'une taille différente, d'une structure différente, mais nous pouvons dispatcher sur Tulle, sur Aurillac et sur Rodez et, ensuite, le TGV continue sur Cahors. Si nous shuntons Limoges, nous perdons la puissance du système qui ne vaut que si le TGV arrive dans les gares centres et dans les gares où nous avons des possibilités d'intermodalité fortes : ça peut être le TER classique - Richard ROUSSEAU l'a dit, il y a certains aménagements qui seront à faire - ça peut être aussi avec les cars départementaux, mais aussi avec tout ce qui est transport urbain mis en place par les communautés d'agglomération.

L'intérêt du système est de rentrer dans les gares et d'utiliser au maximum les possibilités d'intermodalité.

Mme LARIVAILLE

Vous avez quelque chose à rajouter ?

M. FAVARD

Vous avez argué de biens d'arguments intéressants, le passage par Tours pour Nantes, le point central pour des raisons d'intermodalité, j'en conviens, il n'empêche que l'étude qui mériterait d'être faite pour améliorer la ligne de Nexon, vous n'y répondez pas trop.

Le problème de fond que j'ai posé au départ, à savoir que, de toute façon, nous allons arriver en surcapacité avec les augmentations de trafic ferroviaire et voyageurs, il y a des études, vous le savez mieux que moi, à ce sujet. J'ai d'ailleurs du mal à croire que ça va vraiment dégager des sillons avec des vraies capacités, aux heures souhaitées pour des petits raccords transversaux. Je ne dis pas que c'est impossible, mais, à mon avis, c'est à la marge.

M. ROUSSEAU

Si je vous ai donné l'impression d'exclure toute réflexion sur Limoges - Nexon - Périgueux, ce n'est pas le cas. Nous réfléchissons parce que, à l'intérieur même du Limousin, il peut y avoir un intérêt à développer entre autres les relations entre Limoges et Saint-Yrieix qui est une des villes qui n'a pas la desserte la plus importante, si nous regardons à l'échelle du Limousin, et donc il pourrait y avoir intérêt à avoir une réflexion à l'intérieur du Limousin sur Limoges - Nexon - Saint-Yrieix.

Là où souvent c'est plus difficile pour monter des projets de modernisation, c'est que nous rentrons, après, quand nous voulons réfléchir à Limoges - Périgueux, sur le fait que, pour monter des partenariats, nous sommes sur 2 régions différentes et que, sur les projets ferroviaires, jusqu'à maintenant, ça n'a pas été toujours le plus facile à faire. Nous avons quand même l'exemple en Limousin de Poitiers - Limoges ligne TER qui, en parallèle avec le projet de TGV, fait l'objet d'un programme de modernisation avec une première étape significative et une deuxième étape qui devrait peut-être intervenir s'il peut être inscrit au contrat de projets. Je crois que, là-dessus, il y a peut-être des réflexions à mener, mais j'aurais tendance à me tourner un peu vers les élus de la région Aquitaine puisque, là, il y a un vrai travail en partenariat. Je crois que, du côté du Limousin, il y a un certain intérêt au développement d'un tel dispositif.

M. SALIN

Pour donner un exemple qui va dans ce sens, dans le cadre du prochain contrat de projets, il y a des discussions qui sont en cours sur l'amélioration de la ligne Limoges - Guéret, une amélioration ponctuelle, mais qui permettrait de gagner 5 à 10 minutes sur la liaison Guéret - Limoges. Ce sont des réflexions qui s'inscrivent dans les futurs contrats de projets.

M. ROUSSEAU

Pour ceux qui connaissent bien le réseau, avec un raccordement direct à Saint-Sulpice.

Mme LARIVAILLE

Est-ce qu'il y a d'autres avis ? Monsieur LIMOUSIN.

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

Jean-Pierre LIMOUSIN, Président de la Chambre de Commerce de Limoges. Je voudrais, premièrement, saluer le beau consensus qu'il y a en Périgord entre la ville, la Chambre de Commerce et le Conseil Général. C'est extrêmement satisfaisant d'entendre les collectivités qui ont une même zone d'influence s'exprimer de la même façon.

Je voudrais aussi vous apporter 2 contributions qui sont d'aujourd'hui puisque s'est créée aujourd'hui à Limoges une association pour la promotion du TGV Poitiers – Limoges – Brive et qu'elle rassemble le Conseil Général, le Conseil Régional, la Chambre de Commerce, la Chambre des Métiers, la Chambre d'Agriculture, le MEDEF et la CGPME.

Deuxième point, c'est vous indiquer que, ce matin, le Conseil Economique et Social du Limousin a décidé de prendre une délibération de même nature que celle du Conseil Economique et Social de Poitou - Charente et donc a décidé, dans son dispositif, de soutenir sans réserve le projet de LGV Poitiers – Limoges.

C'est vous dire qu'aujourd'hui, ce projet pour lequel vous donnez un beau consensus en Périgord est en train d'être accompagné dans les départements qui vous entourent et je vous en remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci pour ces informations, Monsieur LIMOUSIN. Monsieur THILLET.

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

Bonsoir. Didier THILLET, Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées. Pourquoi sommes-nous ici ? Pourquoi faisons-nous le déplacement dans toutes les réunions ? C'est pour présenter notre projet alternatif que vous retrouvez dans les cahiers d'acteurs qui ont été imprimés par la CPDP.

Par notre projet, nous sommes solidaires de la région Limousin, de la région Centre et, plus particulièrement Châteauroux. Nous sommes totalement solidaires de la région Limousin pour mettre Limoges à 2 heures de Paris ; la seule chose, c'est que nous ne sommes pas d'accord de passer par Poitiers. Nous avons donc dit à maintes

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public reprises qu'il fallait faire un barreau, puisque le terme est souvent employé, Beauvilliers - Orléans - Vierzon - Châteauroux.

Comme le disait Monsieur SALIN tout à l'heure, la ligne à grande vitesse s'arrêterait à Châteauroux au lieu de s'arrêter à Limoges, et le TGV continuerait au-delà de Châteauroux sur la ligne actuelle, la ligne historique qui ferait donc Châteauroux - Limoges en 2 heures.

Actuellement, les gens du Périgord, comment se rendent-ils, par quel itinéraire passent-ils pour aller à Paris ? Je pense qu'ils peuvent passer par Châteauroux. Il n'y a pas de train direct Paris - Périgueux ? Donc, après, vous allez à Angoulême. Donc, vous, à la limite, Périgueux - Limoges ou Poitiers - Limoges, ça ne vous intéresse pas. Vous irez toujours à Angoulême. Vous êtes à une heure d'Angoulême en voiture. Vous êtes à 4 heures de Paris par Angoulême avec une heure de trajet en voiture. Donc Limoges - Périgueux ou Périgueux - Limoges, il y aura une rupture de charge à Limoges.

M. SALIN

Comme aujourd'hui.

M. D. THILLET

Comme aujourd'hui, d'accord, ça fera une rupture de charge. Vous n'aurez pas deux rames TGV qui feront Paris - Poitiers - Limoges - Périgueux, pas de direct. Ce n'est pas électrifié. C'est bon, j'ai la réponse à ma question.

Mme LARIVAILLE

Très bien.

M. SALIN

Par rapport au projet que défend Monsieur THILLET, il faut quand même aussi mettre un élément dans la balance, c'est que son projet coûte 2,2 à 2,4 milliards d'euros, ce qui est un milliard d'euros de plus que celui que nous proposons, pour un temps d'accès pour Périgueux qui est exactement le même, et avec des possibilités d'interconnexion sur le réseau qui n'ont rien à voir avec ce que notre projet peut proposer. Ce sont quand même, je pense, des éléments qui méritent d'être notés.

M. D. THILLET

Oui, Monsieur SALIN, mais le désenclavement du Centre n'est toujours pas fait par le Poitiers - Limoges. Vous savez très bien que le prix de 1,4 milliard que vous annoncez

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public pour Poitiers – Limoges ne sera automatiquement pas tenu, comme dans tous les projets d'ailleurs.

M. SALIN

Comme le serait le prix de votre projet, mais ce qu'il faut voir, je l'ai dit tout à l'heure, c'est que la région Centre, sa problématique, ce n'est pas une problématique de grande vitesse. La problématique de Châteauroux, nous avons rencontré des gens sur Châteauroux qui nous l'ont répété encore récemment, c'est d'avoir des fréquences, des cadencements, un confort qui leur permettent d'accéder rapidement à Paris. Quand je dis rapidement, ce n'est pas forcément en 50 minutes. La problématique pour la région Centre est plus une problématique de fréquence, de cadencement, de service, de positionnement horaire et de réflexion aussi à mettre en ligne avec des choses comme le renouvellement du matériel qui interviendra dans quelques années. Rien n'empêche, dans quelques années, d'imaginer des matériels qui roulent à 200 – 220, qui exploitent les capacités de la ligne actuelle et qui permettront un certain nombre de gain de temps et sur lesquels nous pourrions travailler des fréquences et pourquoi pas voir des Paris – Vierzon – Châteauroux ou des Paris – Vierzon – Bourges ou ce genre de chose, qui amélioreront la qualité globale du service pour toutes les villes de la région Centre.

M. ROUSSEAU

J'ajouterai que la ligne actuelle fait l'objet de la part de RFF d'un investissement au cours des 3 dernières années de 265 millions d'euros. C'est un investissement que je mettrai en parallèle avec l'enveloppe totale de modernisation du réseau qui, toutes lignes confondues, est de 970 millions d'euros par an. 265 millions d'euros pendant 3 ans sur un seul axe, vous voyez combien ça pèse. Ça veut dire que cet axe est maintenu à un haut niveau de performances. Quand nous regardons actuellement les travaux qui sont conduits ou qui sont souhaités par la région Auvergne sur l'axe Paris – Nevers vers Clermont, c'est pour amener cette ligne-là au même niveau de performance que la ligne actuelle sur Paris – Limoges. Je crois que, clairement, les solutions que l'on peut apporter à Châteauroux, qui est un temps de parcours moitié moindre que Périgueux, ne sont pas de même nature.

M. D. THILLET

Monsieur SALIN, vous disiez avoir rencontré à Châteauroux des personnes qui parlaient d'amélioration de la ligne, qui parlaient de confort sur Paris – Châteauroux. Est-ce que vous avez demandé à la population ainsi qu'aux chefs d'entreprise si c'était vraiment que le confort et pas le gain de temps ? Demandez aux chefs d'entreprise si le gain de temps entre Paris et Châteauroux ne les intéresse pas. Vous verrez la semaine prochaine à Châteauroux.

M. SALIN

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Monsieur THILLET, je n'ai pas rencontré toutes les personnes de Châteauroux, je dois vous l'avouer.

Mme LARIVAILLE

Nous arrêtons sur Châteauroux puisque, effectivement, nous y allons la semaine prochaine.

M. D. THILLET

Je vais quand même faire une petite remarque : une fois encore, le projet Poitiers – Limoges ne rassemble pas vraiment la population quand nous voyons le nombre de personnes qu'il y a dans la salle.

Jean-Pierre CONTE – Président de la CCI de Périgueux et de la Dordogne

Jean-Pierre CONTE – Président de la CCI de la Dordogne. Pour répondre un peu à cette question, nous sommes peut-être fautifs parce que nous n'avons peut-être pas battu assez la campagne, entre guillemets. C'est notre travail, nous l'avons fait, mais, moi, je fais un constat : quand je constate qu'il n'y a pas le monde ou les personnes que l'on attendait, je suis obligé de dire que mes services ont peut-être mal fait leur travail. J'ai un collaborateur à côté, et je sais qu'il a fait parfaitement son travail.

Pourquoi les gens n'ont pas répondu ? Alors, ça, mystère.

Simplement, moi, en tant que vieux périgourdin, excusez-moi, mais je vais parler de route. En 1960, nous nous battions pour l'autoroute Bordeaux – Lyon. Tout le monde s'est disputé « il faut la faire passer ici ; il faut la faire passer là... » et il n'y a pas eu d'autoroute ; elle est à peine terminée.

Là, nous avons un projet qui peut se réaliser rapidement, qui va donner un grand plus à notre Région que ce soit Limoges – Périgueux et rejoindre Poitiers. Nous allons encore discuter X temps, X années pour un désaccord plus ou moins latent et, dans 40 ou 50 ans, nous serons toujours en train d'espérer une liaison Périgueux – Limoges – Paris, ou autres.

Mme LARIVAILLE

Quelqu'un veut-il prendre la parole ? Non, personne. Si personne ne veut prendre la parole, je pense que nous allons nous arrêter là.

Ce qu'il faut que vous sachiez, c'est que tout ce qui s'est dit ce soir est enregistré. Tout cela sera exploité, mis dans le compte-rendu sous une forme exhaustive, en annexe, et condensé dans le texte. J'espère que vous retrouverez vos petits, que le compte-rendu sera fidèle à ce que vous avez dit.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je vous remercie d'être venu. Nous n'étions pas très nombreux, mais je crois que nous avons fait une bonne réunion. Merci beaucoup et à bientôt. Je vous invite à Limoges le 27 novembre et à Poitiers le 20 novembre, mais c'est peut-être un peu loin.