

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

Montmorillon, le 4 décembre 2006

### Réunion de proximité

---

#### **Participants :**

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

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

**SNCF :** Guylaine FRUCHON

**Experts invités :** Fabien DURR

#### **INTERVENANTS/DISPUTANTS :**

M. BOULOUX – Premier Adjoint au Maire de Montmorillon ;  
M. COHELEAC'H ;  
M. GRAMBOULAN ;  
M. ARTEAUD ;  
M. BRIAND – Association APEP ;  
M. COMPAIN – Association ARDAN ;  
M. MESMIN – Conseiller Général du canton de Lussac-les-Châteaux ;  
M. LARRANT – Maire de Saulgé ;  
Mme CLISSON – Député suppléante ;  
M. DETRAZ ;  
M. DUCELLIER - Syndicat de la Propriété Privée Rurale ;  
M. TIMONNIER ;  
M. DE MONVALLIER ;  
Mme KERGAL ;  
M. LE MILIN ;  
M. COCHIN ;  
Mme CADART ;  
M. D. THILLET – Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées ;  
M. CLEMENT - Maire de Mauprévoir ;  
Mme DUQUESNOY - « Amis de la Terre Poitou » et Association ARDAN.

## **Introduction**

---

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

Je vous souhaite la bienvenue à cette réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, qui nous est proposé par Réseau Ferré de France.

Vous êtes venus très nombreux et, évidemment, je m'en félicite car le débat public ne peut prendre tout son sens que si la participation du public est suffisamment large.

Avant de continuer, je vais passer la parole à Monsieur l'Adjoint au Maire qui souhaite nous dire un petit mot.

### **M. BOULOUX – Premier Adjoint au Maire de Montmorillon**

Par pur sens de l'hospitalité, je vais juste vous dire un mot extrêmement bref parce que je ne veux pas allonger inutilement les débats, simplement pour vous souhaiter la bienvenue dans cette salle du centre d'animation régional de Montmorillon.

Quoi que nous pensions des grands projets d'infrastructure, il y a au moins une chose qui n'est pas contestable, c'est le principe de les mettre en débat, le plus largement possible. Je me réjouis tout simplement que vous soyez nombreux et que ce débat qui est une phase indispensable pour tout projet d'équipement de ce type, de cet ordre, que ce débat puisse avoir lieu aussi largement que possible chez nous à Montmorillon.

Peut-être que, plus tard, au cours de la soirée, nous aurons l'occasion d'exprimer un point de vue de principe de la municipalité montmorillonnaise. En tout cas, pour l'instant, je vous laisse la place et je souhaite que cette soirée – je n'en doute pas d'ailleurs – soit fructueuse.

### **Mme LARIVAILLE**

Je vous remercie. Nous allons vous présenter tout de suite le déroulé de la séance, donc un déroulé très simple :

- quelques mots sur le débat public, ses finalités, ses objectifs ;
- ensuite, la présentation du projet par le maître d'ouvrage ;
- après, bien sûr, échanges entre la salle et le maître d'ouvrage, c'est quand même le gros de la soirée.

## Principe du débat public

---

### **Pierrette LARIVAILLE**

Tout de suite, quelques mots sur le débat public : le débat public est prévu par la loi et il 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 dans ce processus, avant que la décision ne soit prise.

Cela signifie que le débat porte sur l'ensemble du dossier, sur l'opportunité de projet et sur ses caractéristiques.

C'est donc la Commission Nationale du Débat Public qui a décidé d'organiser un débat sur ce projet, compte tenu de l'importance des enjeux du projet, en terme d'aménagement du territoire et en terme d'impacts socio-économiques et environnementaux.

La Commission Nationale du Débat Public, qui est une autorité administrative indépendante, a confié l'organisation et l'animation de ce débat public à une Commission Particulière du Débat Public composée de 5 membres, qui sont nommés par la Commission Nationale :

- Josette FOURRIER,
- Michel PERIGORD,
- Michel ANDRAULT,
- moi-même, qui assure la présidence de cette Commission.

André POINTUD est absent ce soir.

La Commission Particulière du Débat Public, comme la Commission Nationale, est indépendante, c'est-à-dire qu'elle ne porte pas de jugement, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur aucun des arguments ou des avis que vous exprimerez. Je crois que c'est un point extrêmement important dans le cadre de cette procédure du débat public.

Le débat public doit, bien entendu, permettre à chacun d'être informé sur le projet. Il doit permettre à chacun d'exprimer son point de vue. La finalité du débat public, c'est, bien sûr, d'éclairer le maître d'ouvrage, dans le cadre de la décision qu'il aura à prendre ultérieurement, sur le projet, décision qui est soit de poursuivre le projet, soit de le poursuivre en le modifiant, un peu ou beaucoup, soit, éventuellement, de l'abandonner.

Aujourd'hui, la décision n'est donc pas prise et j'insiste beaucoup sur ce point.

Les moyens qui sont mis à votre disposition pour vous informer et vous permettre de vous exprimer, ce sont les réunions publiques. Ce sont les systèmes de questions –

réponses, c'est-à-dire par courrier, par courriel, par carte T, etc. Vous pouvez poser des questions, vous pouvez exprimer des avis, faire des contributions. Le champ est très ouvert.

Au titre des contributions, il y a un certain nombre de contributions qui peuvent être transformées en cahier d'acteurs. D'ailleurs, il doit y en avoir un certain nombre à l'entrée de la salle. Les cahiers d'acteurs sont édités, diffusés par la Commission et, bien sûr, envoyés et distribués comme tout document du débat.

Vous pouvez consulter le site de la Commission, vous trouvez beaucoup de choses entre les documents du maître d'ouvrage et ceux de la Commission. Vous avez toutes les questions écrites qui sont sur le site, toutes les réponses écrites qui sont également sur le site, de même que toutes les contributions écrites, etc. Le site internet est, évidemment, un moyen privilégié pour permettre de s'informer.

Vous trouverez également les comptes-rendus intégraux des réunions publiques.

Ce débat qui a été ouvert le 1<sup>er</sup> septembre se termine le 18 décembre. Ensuite, la Commission Particulière du Débat Public fera un compte-rendu de ce débat, de ce qui s'est dit, de ce qu'elle a entendu, etc., un compte-rendu, évidemment, qui se veut objectif et le plus fidèle possible.

Pour faire ce compte-rendu, nous avons au maximum 2 mois, c'est la loi. La loi veut que, dans les 2 mois qui suivent la fin du débat, la Commission ait remis son compte-rendu. 2 mois, ça veut dire 2 mois maximum. Au plus tard, le 18 février, vous aurez donc notre compte-rendu qui sera évidemment rendu public.

Ensuite, le maître d'ouvrage a 3 mois pour se décider, 3 mois maximum, c'est-à-dire qu'au plus tard le 18 mai 2007, vous serez fixés sur la décision prise par le maître d'ouvrage.

Bien entendu, si vous voulez, dans le cadre de ces réunions, nous voulons forcément que les échanges soient le plus constructif possible, ce qui implique, bien entendu, la participation du plus grand nombre. Le débat public est intéressant dans la mesure où la participation du public est la plus large possible. Cela implique aussi que tous ceux qui veulent s'exprimer puissent le faire. Il faut, bien entendu, une certaine discipline dans ce genre d'exercice et je souhaite que tous les points de vue puissent se confronter en toute liberté, en toute sérénité, en toute cordialité, cela s'entend.

Deux points pour finir sur les échanges qui vont suivre : vous êtes assez nombreux, mais pas en très grand nombre, ce qui veut dire que nous pouvons imaginer, effectivement, que la demande de parole se fasse à main levée. C'est plus facile pour nous si vous le faites par écrit, c'est plus facile à organiser. Par ailleurs, si vous posez une question par écrit, non seulement vous aurez la réponse ici, oralement, mais vous aurez également une réponse écrite. Il y a donc un intérêt à poser des questions par écrit ; cela dit, dans le feu de l'action, nous sommes quand même souvent tentés de lever la main et vous pourrez très bien lever la main.

Pour ce qui est de l'intervention, comme je vous l'ai dit, tout est enregistré. Si vous intervenez, vous vous présentez et vous parlez évidemment le plus distinctement possible et le plus possible aussi dans le micro.

Je ne sais pas si vous avez des questions sur le débat public. Si vous en avez, je suis évidemment toute disposée à vous répondre.

### **Un intervenant**

*(Intervention hors micro)*

### **Mme LARIVAILLE**

La SNCF n'est pas maître d'ouvrage, mais la SNCF est toujours présente à ces réunions et elle vous répondra si vous avez des questions à poser. Le maître d'ouvrage, c'est Réseau Ferré de France.

Avez-vous des questions sur le débat public ? Monsieur.

### **M. COHELEAC'H**

Vous disiez tout à l'heure que le site internet était un lieu de débat où de nombreuses questions étaient posées et auxquelles nous avons des réponses. Moi, j'ai posé plusieurs questions par l'intermédiaire d'internet et je n'ai pas eu de réponse. J'aurais aimé savoir si c'était logique ou pas. Des questions qui, apparemment, étaient simples, n'ont pas amené de réponse. C'est marqué « en cours de traitement ». Si j'ai bien lu votre document, je pense que nous avons un délai environ de 4 semaines pour avoir une réponse.

### **Mme LARIVAILLE**

Voilà, effectivement.

### **M. COHELEAC'H**

J'ai posé des questions courant septembre, je n'ai toujours pas de réponse.

### **Mme LARIVAILLE**

Ce n'est pas normal. Au mois de septembre, il y a eu un flot de questions qui sont arrivées et il y a eu, effectivement, quelques difficultés pour gérer ce flot de questions. Cela dit, il n'est peut-être pas impossible aussi que vous ayez posé, lors d'une même intervention, plusieurs questions.

**M. COHELEAC'H**

Non, je les ai bien séparées.

**Mme LARIVAILLE**

D'accord, question après question. La première question, c'était quoi, sur laquelle vous n'avez pas de réponse ?

**M. COHELEAC'H**

La première question, c'était concernant le débat public. Moi, je ne sais pas si c'est comme les gens qui sont ici, j'ai reçu votre premier envoi dans un paquet avec d'autres publicités. Pour en avoir discuté autour de moi, il y a beaucoup de gens qui ont jeté votre premier envoi.

**Mme LARIVAILLE**

On vous a répondu.

**M. COHELEAC'H**

Oui, là, on m'a répondu, mais il y a d'autres questions. Je ne sais pas si une information arrivant de cette façon peut permettre de toucher un maximum de personnes. Je regardais tout à l'heure sur votre site le nombre d'interventions qu'il avait pu y avoir, par rapport au bassin de personnes qui sont concernées, est-ce que c'est beaucoup ou pas beaucoup ? Dans ce cas-là, si ce n'est pas beaucoup, est-ce que c'est vraiment un débat public puisqu'on n'a pas touché l'ensemble des personnes pour leur demander leur avis ? Je ne voudrais pas être tendancieux, mais c'est une question.

**Mme LARIVAILLE**

Nous sommes là pour vous répondre. Tout de suite, sur la consultation du site, les chiffres qui vous sont donnés là, ce sont des chiffres relativement importants. Nous, nous comparons par rapport aux autres débats publics. Ce sont donc des chiffres que nous pouvons considérer comme relativement importants. 1.000 questions, c'est un chiffre important.

En ce qui concerne la diffusion de l'information, elle a commencé effectivement vers la mi-août. Nous avons beaucoup travaillé sur la façon dont nous pouvions toucher le plus grand nombre parce que, évidemment, un débat public, il est réussi s'il y a beaucoup de monde qui y participe. Nous avons donc beaucoup travaillé et nous avons fait une étude qualité - coût. L'idée première était, effectivement, d'adresser les documents aux gens. Nous avons donc consulté la Poste et nous avons été un peu effrayés par le prix de l'opération.

Ensuite, nous avons fait du « non adressé », connaissant le risque, effectivement, que ça se mélange avec la publicité, mais c'était des documents qui étaient un peu différents des autres. Nous avons fait peut-être un peu preuve de naïveté, mais c'est souvent comme cela que nous procédons parce que l'adresser, c'est hors de prix. Nous avons quand même un périmètre relativement important puisque nous avons le département de la Vienne, nous avons toute la région Limousin, nous allons jusqu'en Dordogne, Lot. Nous remontons vers le Centre. Nous avons envoyé 500.000 documents. Nous avons touché une population de 500.000 personnes au départ, ce qui est quand même relativement important. Voilà ce que je peux vous répondre.

Nous avons l'impression d'avoir fait le maximum. Nous ne pouvions pas faire de l'adressé, ce n'était pas dans nos moyens. Bien. D'autres questions ?

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

Si je peux me permettre, sur les questions – réponses, sur le fait qu'il y ait des réponses peut-être qui tardent un peu, sur les plus de 1.000 questions qui ont été adressées, RFF en a reçues 922 exactement. Nous avons, à ce jour, répondu à 848 questions. Il se peut que vos questions soient dans ce nombre, dans ce cas-là, nous verrons avec vous.

Sur le mois de septembre, nous avons reçu 430 questions, c'est-à-dire que la moitié des questions que nous avons eu à traiter sont arrivées sur le mois de septembre. C'est vrai que, sur le mois de septembre, nous avons pris du retard que nous essayons de compenser, mais, aujourd'hui, quasiment 9 questions sur 10 ont eu une réponse.

### **Mme LARIVAILLE**

Bien. Nous poursuivons. Maintenant, je vais passer la parole à Réseau Ferré de France qui est représenté par :

- Richard ROUSSEAU, Directeur Régional Centre – Limousin,
- Sylvestre SALIN, Chef du Projet débat public LGV Poitiers – Limoges.

Il y a également Monsieur Fabien DURR qui est Responsable Environnement au CETE Ouest. Il a conduit l'étude environnementale qui vise à identifier les principaux enjeux

environnementaux sur le territoire qui est concerné par les options de passage qui sont présentées au débat public.

Monsieur SALIN, si vous voulez bien présenter le projet de RFF.



## **Intervention du maître d'ouvrage**

---

### **M. SALIN**

Madame la Présidente, merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. La présentation que je vais vous faire va durer une quinzaine de minutes et va s'articuler autour de 2 parties.

Dans un premier temps, j'aborderai le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges et le contexte dans lequel il s'inscrit.

Dans un deuxième temps, nous reviendrons sur les spécificités techniques du projet en lui-même.

#### **➤ Le projet et son contexte**

Il faut savoir que l'idée d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges n'est pas une idée nouvelle puisque c'est une idée qui a pratiquement 15 ans, puisqu'elle a été initiée dans le cadre du schéma directeur de 1992, schéma directeur qui prévoyait un certain développement du réseau de ligne à grande vitesse en France.

A l'époque, ont été étudiées deux variantes :

- la première qui était appelée « le barreau Poitiers – Limoges », qui était un barreau qui permettait la desserte de Limoges depuis Poitiers ;
- la deuxième variante qui, plus tard, s'est appelée le TGV Limousin, qui consistait à desservir Limoges par la ligne actuelle.

Il faut savoir qu'à l'époque, nous étions en 1992, le projet prévoyait déjà des vitesses de 300 km heure et la possibilité de recourir à des sections de LGV à une voie.

La variante Poitiers – Limoges était celle qui, en terme de performance technique et en terme de coût, était la variante qui présentait les meilleurs ratios, mais il lui a été préféré le TGV Limousin que nous connaissons plus sous le nom du « y » renversé, c'est-à-dire que le terme de « y » renversé est un terme qui recouvrait 2 TGV, c'est-à-dire un TGV dit Limousin, qui faisait Paris et Limoges, et un TGV dit Auvergne qui faisait Paris – Clermont-Ferrand. C'est ce projet qui a été inscrit au schéma directeur.

Le TGV Auvergne n'a jamais été développé et, en 1996, l'Etat, le Ministre des Transports de l'époque, a demandé à Monsieur ROUVILLOIS de faire un rapport sur les lignes qui étaient en projet, et le TGV Limousin n'a pas connu de suites, suite à ce rapport.

Autre élément de contexte qu'il convient d'avoir, c'est que nous observons que nous avons un changement dans la manière de concevoir les déplacements. Le temps devient la variable essentielle ; ce n'est plus le kilométrage, mais le temps qui prime. Le développement des autoroutes et des TGV le confirme et des choix, par exemple,

d'une ville comme Toulouse de se raccorder à Bordeaux pour accéder à Paris confirment encore ce mouvement.

Parallèlement, il devient primordial, pour les régions, notamment pour le Limousin, de pouvoir se connecter au réseau à grande vitesse et de pouvoir être relié à l'ensemble des métropoles desservies par cette grande vitesse.

Nous remarquons sur cette carte qu'en 2016, sera mise en service la ligne Sud Europe Atlantique, ligne TGV qui permettra de relier Paris à Bordeaux en 2 heures 10. Nous avons là, si vous voulez, les prémices d'un axe Atlantique à grande vitesse qui permettra, dans quelques années, de faire la jonction entre le réseau anglais et les réseaux du Nord de l'Europe, Benelux et Allemagne, et permettre de faire la jonction avec les réseaux ibériques, notamment le réseau espagnol qui est en train de se mettre en place.

Ce réseau à grande vitesse de la façade Atlantique passe à moins d'une centaine de kilomètres du Limousin. Il y a là une opportunité à saisir, du moins à étudier.

Le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges s'inscrit dans ce réseau qui se met en place progressivement et valorise les infrastructures qui seront réalisées à l'horizon de 2016.

### ➤ **Les spécificités techniques du projet**

Le projet que présente RFF se compose de 3 options. Les options de passage se conçoivent comme des bandes d'une dizaine de kilomètres de large qui répondent à un certain nombre de considérations tant techniques, économiques que environnementales.

En matière environnementale, l'environnement est intégré dès les études amont, donc dès les études du débat public, et Monsieur DURR pourra développer ce point si vous le souhaitez au cours de la réunion.

Un certain nombre de critères économiques et techniques sont aussi pris en compte, notamment la longueur totale du parcours qui détermine le temps de parcours et donc, le gain de voyageurs et les avantages que nous pouvons tirer de ce projet.

Il tient compte aussi des sections de ligne nouvelle qui sont créées, sections de ligne nouvelle qui génèrent un niveau d'investissement, donc des dépenses.

De plus, Réseau Ferré de France a intégré dans ces éléments deux points qui sont fondamentaux :

- Le premier, c'est de pouvoir faire un Paris – Limoges en 2 heures. Pourquoi 2 heures ? Nous nous apercevons qu'avec la mise en place du réseau à grande vitesse national, une ville comme Bordeaux sera, à l'horizon 2016, à 2 heures 10 de Paris. Toulouse sera à 3 heures 10 de Paris. Rennes et Nantes avec la mise en œuvre en 2013 de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire sera à moins d'une heure et demie de Paris, Nantes sera à 2 heures. Tours, aujourd'hui, est déjà à une heure, Lille à un peu plus d'une heure, Marseille 3 bonnes heures. En juin 2007, la LGV Est Européenne sera mise en service et Strasbourg sera à

2 heures 20. Nous nous apercevons que, si Limoges et le Limousin veulent être bien placés par rapport à ces métropoles régionales, il faut tendre vers un temps objectif de 2 heures.

- Deuxième élément important qui a présidé à l'élaboration de ces options, c'est le fait de desservir les gares tant de Limoges Bénédictins que de Poitiers en gare centre. Pourquoi en gare centre ? Pour deux raisons principales : la première, c'est de pouvoir bénéficier de toutes les complémentarités avec les réseaux soit TER, soit de transport par cars départementaux, soit par rapport au développement des transports urbains ; le CIEL à Limoges est un très bon exemple. Poitiers est en train de se doter d'un équipement similaire. En rentrant dans les cœurs de ville, nous développons au maximum les complémentarités entre le réseau de TGV et les autres réseaux de transport en commun.

Autre élément aussi important, c'est que, en rentrant sur les gares existantes, nous nous connectons sur les lignes existantes, donc la ligne Paris - Bordeaux sur Poitiers et la ligne Paris - Limoges du côté de Limoges. En se connectant sur les lignes existantes, nous n'avons pas à créer de section de ligne nouvelle dans des zones déjà urbanisées ou fortement urbanisées, ce qui, en terme environnemental, est quelque chose de très important.

Ce projet, c'est un projet qui répond aussi à une demande qui a été exprimée. Cette demande, nous avons déjà vu qu'elle se décomposait en 2 points :

- le premier, c'est améliorer l'attractivité du Limousin depuis Paris et à l'Ile-de-France, mais également de pouvoir accéder directement et le plus rapidement possible au réseau à grande vitesse qui se met en place tant en France qu'en Europe ;
- le deuxième, c'est de permettre de renforcer les relations que Poitiers et Limoges développent et accompagner parallèlement la volonté d'ouverture du Limousin sur la façade Atlantique.

Ce projet aussi se développe en complémentarité avec l'existant, notamment le réseau régional. C'est un projet qui est complémentaire du projet de modernisation de la ligne TER Poitiers - Limoges. Rapidement, ce projet de modernisation de la ligne Poitiers - Limoges permettra, au terme de la deuxième phase, de pouvoir gagner 30 minutes sur le temps de parcours actuel qui est de l'ordre de 2 heures, donc nous aurons, à terme, un temps de parcours d'une heure et demie.

C'est un projet qui va aussi permettre d'augmenter de manière assez importante les fréquences, c'est-à-dire le nombre de trains qu'il y aura entre Poitiers et Limoges, donc un projet d'ampleur régionale qui permettra à des villes comme Montmorillon, mais aussi Lussac ou Le Dorat, de pouvoir échanger entre elles beaucoup plus rapidement et beaucoup plus fréquemment que ce n'est le cas actuellement, mais ça permettra aussi aux habitants de ces différentes villes de revenir sur Limoges ou aller sur Poitiers pour pouvoir prendre des TGV, donc une complémentarité entre les deux projets.

Concernant les options qui sont présentées au débat, nous avons 3 options :

- La première d'entre elles, celle qui apparaît en bleu sur ce schéma, prend pour parti, au sortir de Poitiers, de venir se raccorder le plus rapidement possible sur la ligne classique Paris – Orléans – Limoges, en respectant un temps de trajet de l'ordre de 2 heures. Cette option fait que l'on se raccorderait au Nord des Monts d'Ambazac. Pourquoi ? Parce que, d'un point de vue environnemental, c'est un point dur et il n'est donc pas possible d'envisager de le traverser.
- Concernant la deuxième option, l'option dite Centre qui, elle, est une option qui prend le parti d'utiliser le couloir des infrastructures déjà existantes, pareil au sortir de Poitiers, on prend ce couloir et on vient se connecter juste avant Limoges sur la ligne Paris – Orléans – Limoges.
- La troisième option, qui est l'option dite Sud, en vert sur la carte, prend un parti différent, c'est celui d'utiliser au maximum la grande vitesse, c'est-à-dire que, une fois qu'on aurait desservi Poitiers, on se reconnecterait sur la ligne Sud Europe Atlantique et, peu avant Ruffec, on obliquerait pour venir regagner Limoges.

Maintenant, d'un point de vue technique, nous aurons successivement les options Nord, option Centre et option Sud. Nous voyons qu'elles ont des longueurs totales qui varient puisque l'option Nord serait de 150 km, 125 km pour l'option Centre et 160 km pour l'option Sud.

Ces options ont des sections de ligne nouvelle différentes : nous aurions 100 km environ pour l'option Nord, un peu plus de 115 pour l'option Centre et environ 90 pour l'option Sud.

Chacune de ces options prévoit une section médiane, au milieu, à voie unique, de l'ordre de 70 à 75 km, selon les options.

En terme d'investissement, nous avons les options Nord et Sud qui présentent le même niveau d'investissement, de 1,15 milliard d'euros. L'option Centre, elle, a un coût un peu supérieur, 1,3 milliard d'euros, du fait du linéaire de ligne nouvelle supérieur puisque nous sommes à 115 km de ligne nouvelle.

Concernant les données socio-économiques, le nombre de voyageurs, tant pour l'option Nord que pour l'option Sud, est estimé à 2,1 millions de voyageurs, l'option Centre, elle, à 2,2 millions de voyageurs.

Je ne reviendrai pas sur le coût. Je passerai à la troisième ligne qui est celle du taux de rentabilité économique qui est l'indicateur socio-économique le plus utilisé. Il varie de 2,2 pour l'option Nord à 3,3 pour l'option Centre, l'option Sud ayant un TRE de 2,4 %.

Pendant que nous parlons du TRE, je voudrais insister sur le fait que c'est un indicateur important, mais le Ministère, dans ses circulaires, insiste là-dessus, il y a un ensemble de facteurs qui ne sont pas quantifiables ou monétarisables dont il faut tenir compte : ce sont notamment des choses comme l'aménagement et le développement du territoire, l'aménagement et le développement économique, l'intégration de ce projet dans une démarche de développement durable, la notion

d'équité territoriale, donc des choses aussi qui pèsent dans la balance, qui sont intégrées dans les choix ultérieurs qui seront faits.

D'un point de vue environnemental qui est la troisième composante (une composante technique, une composante socio-économique et une composante environnementale), très synthétiquement – et Monsieur DURR pourra revenir dessus – concernant les options, 3 territoires avec des enjeux forts qui sont l'agglomération de Poitiers, Montmorillon et Limoges.

Nous avons également des espaces avec de forts enjeux environnementaux. Ce sont, d'une manière générale, tout ce qui est cours d'eau et les espaces associés (zones humides, zones inondables), mais également certains points plus particuliers, certaines villes, villages, hameaux, certaines installations classées telles les silos agricoles, certains espaces naturels spécifiques (ZNIEFF, Natura 2000). Vous avez ici, en terme de tableau synthétique, l'ensemble des données que je viens de lister.

Je voudrais insister sur la dernière ligne concernant les temps de trajet. L'option Nord comme l'option Sud permettraient de faire Limoges – Paris en 2 heures et Poitiers - Limoges en 45 minutes. L'option Sud, elle, permettrait des temps de trajet un peu plus courts puisqu'il serait possible de faire Limoges – Paris en une heure 50, et Poitiers – Limoges en 35 minutes.

Ce qu'il faut voir, c'est qu'en complémentarité, comme je le disais tout à l'heure, avec le réseau TER et le projet de modernisation, toutes les villes qui sont desservies par le TER pourraient bénéficier de ces temps de trajet, selon qu'on prend le TGV à Limoges ou qu'on le prend à Poitiers.

En conclusion, je voudrais resituer le débat public dans la vie d'un projet, dans les différentes étapes d'un projet. Nous sommes donc au débat public, ce qui est entouré en bleu, et nous sommes très en amont. Si, à l'issue du débat public, RFF décide de poursuivre le projet, s'engagera un processus d'étude qui, progressivement, permettra d'affiner le projet tant d'un point de vue technique que d'un point de vue économique, que d'un point de vue environnemental. C'est un processus d'étude qui dure 6 à 8 ans et qui se clôt par la déclaration d'utilité publique.

Ensuite de quoi, une phase de travaux prendra la suite, phase de travaux estimée dans le cas présent entre 3 et 4 ans, ce qui fait que la mise en œuvre de ce projet pourrait être concomitante à la mise en œuvre de la LGV Sud Europe Atlantique prévue, elle, en 2016.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur SALIN.

## Débat avec la salle

---

### Mme LARIVAILLE

Nous n'avons pas reçu de demande d'intervention ni de question, mais je suppose que vous en avez plein. Nous sommes en train de distribuer une carte, vous allez tous l'avoir ; c'est une carte qui reproduit les options de passage sur un fond de plan où vous avez les communes. C'est une information complémentaire par rapport à ce que vous avez dans le dossier, où vous n'avez pas ce fond de plan.

Avez-vous des questions ? Oui, Monsieur.

### M. BOULOUX

Merci. Je réalise que j'ai oublié tout à l'heure d'excuser notre Maire qui est à l'étranger en ce moment, mais qui a participé déjà à une première réunion publique à Poitiers. Je voulais simplement exprimer un peu une position de principe de la municipalité.

Notre attention se porte évidemment vers les trains qui s'arrêtent, mais, contrairement aux quelques belles vaches limousines qui meublent nos campagnes, nous ne nous intéressons pas spécialement à regarder passer les trains, mais davantage aux trains qui s'arrêtent, ce qui ne veut pas dire que nous soyons évidemment insensibles à la création d'infrastructures qui aménagent le territoire sur un plan national. Néanmoins, nous avons une préoccupation de par notre mandat plus local et forcément une certaine crainte par rapport aux contraintes, voire aux nuisances que pourrait engendrer un tel projet, bien sûr.

La question que j'aurais, c'est sur le processus très long que vous venez de nous exposer. Qu'en est-il du fuseau qui serait éventuellement retenu ? Est-ce que nous ne sommes pas en droit de craindre qu'il soit complètement gelé sur le plan de l'urbanisme, de la destination du foncier, etc., pendant une période très longue et avec, finalement, au bout du compte, malgré tout, sans doute, une certaine incertitude sur l'aboutissement du projet in fine ?

### Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur SALIN.

## **M. SALIN**

Nous avons, en débat, 3 options. A l'issue du débat public, Réseau Ferré de France, en tant que maître d'ouvrage, aura à s'exprimer sur les suites qu'il entend donner au projet. Les suites, c'est :

- est-ce que nous continuons le projet ?
- est-ce que nous continuons un projet différent ?
- est-ce que nous abandonnons le projet ?

Plaçons-nous dans le cas où nous continuons le projet qui est celui que vous évoquez. RFF peut décider, à l'issue du débat et suite aux échanges qui auront été faits, d'étudier plus précisément une, deux ou les trois options. Ça, c'est une chose déjà importante.

Si il y a une option qui est choisie, nous allons avoir une zone de passage, une bande d'une dizaine de kilomètres de large. Nous allons donc entamer un processus d'étude ; les premières études qui arrivent sont les études dites préliminaires. Dans les études préliminaires, il va y avoir une phase de diagnostic où nous allons repérer un certain nombre d'éléments. Nous pouvons imaginer qu'en rouge, nous avons une zone urbanisée très importante ; en marron, nous avons du relief ; en vert, nous avons des zones naturelles et nous avons, ponctuellement, en rouge, des points que nous appelons des points durs qui peuvent être des captages EP., des monuments historiques, etc. Dans les études préliminaires, nous allons étudier des fuseaux, des familles de fuseaux, nous ne parlons pas encore de tracé.

A la suite des études préliminaires, il y a un fuseau qui va être retenu. C'est un fuseau de 1.000 mètres ; nous passons de 10 km à 1.000 mètres. Le choix de ce fuseau donne, globalement, lieu à une déclaration ministérielle. Dans ce fuseau, vont être reprises un certain nombre d'études. Je vous ai dit tout à l'heure « progressivité » ; nous affinons progressivement tant la zone que le niveau de détail des études. Nous allons définir une bande de 500 mètres qui sera l'objet de la déclaration d'utilité publique. C'est dans cette bande que s'inscrira le futur tracé.

Je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est un processus progressif, qui prend généralement de 6 à 8 ans. J'espère avoir répondu à votre question. Nous commencerons à parler de fuseau de 1.000 mètres qu'à l'issue des études préliminaires.

## **Mme LARIVAILLE**

Monsieur SALIN, dans le cours de cette grande phase d'étude, je suppose qu'il y a, à certains moments, des concertations qui s'engagent avec les populations.

**M. SALIN**

Tout à fait. Tout au long de ces différentes phases, il y a concertation. Il y en a 2 qui sont très connus, qui sont le débat public et l'enquête publique, mais, si vous voulez, RFF essaie de développer un processus de concertation qui soit tout au long du projet, qui accompagne les différentes phases. Qui dit concertation dit concertation avec les élus locaux, mais aussi avec les riverains, les gens qui sont concernés par le fuseau, la bande de DUP, voire, plus tard, qui du tracé.

**M. BOULOUX**

Simplement, à partir de quel stade peut-on avoir des contraintes sur le foncier et sur ce que l'on peut faire ?

**M. SALIN**

Les véritables contraintes avec le foncier interviennent au niveau de la DUP. Au niveau de la DUP, nous disons que la bande de 500 mètres est « dupée », c'est donc dans cette bande que s'inscrira le projet, c'est dans cette bande que se feront les acquisitions foncières pour réaliser le tracé, c'est dans cette bande de 500 mètres que Réseau Ferré de France peut demander à ce que des emplacements réservés soient mis. C'est vraiment au niveau de la DUP que nous commençons à avoir des contraintes réglementaires fortes.

**Mme LARIVAILLE**

Bien. Autre question ?

**M. GRAMBOULAN**

Paul GRAMBOULAN, j'ai une question. Vous avez proposé 3 zones assez larges. Elles partent toutes du Sud de Poitiers. Pourquoi n'avez-vous pas envisagé qu'elles partent, par exemple, du Futuroscope qui est entre Poitiers et Châtellerauld ? Dans le temps, nous avons fait une gare à Saint-Pierre-des-Corps pour desservir Tours, une gare aux Aubrais pour desservir Orléans, les motifs n'étaient pas les mêmes, mais nous pouvons très bien faire des navettes entre la gare TGV qui serait au moins accessible en voiture, parce que ce n'est pas le cas de celle de Poitiers. Merci si vous avez une réponse.



**M. SALIN**

Dans le projet, il a été prévu de desservir la gare de Poitiers et non pas celle du Futuroscope pour bénéficier de tout ce qui sera mis en place au niveau de la gare de Poitiers, notamment le pôle multimodal ou intermodal qui est en train de se mettre en place.

Il faut aussi voir que, lorsque nous avons des navettes, nous avons des ruptures de charges, donc des temps de trajet plus importants, ce qui fait que le trajet est moins attractif, donc des résultats socio-économiques moins bons. Mais la raison principale, c'est la volonté de desservir les gares centres tant de Poitiers que de Limoges pour pouvoir bénéficier au maximum de toutes les opportunités qui pourront être données au voyageur de pouvoir continuer son trajet par le TER, par le car ou par le réseau de transport urbain, voire même par la voiture.

**Mme LARIVAILLE**

Non, vous n'êtes pas convaincu.

**M. GRAMBOULAN**

Non, pas du tout.

**M. SALIN**

Il y a aussi un aspect technique. Est-ce que nous pourrions passer la vue sur le couplage - découplage ? C'est un terme un peu barbare. Pour limiter l'encombrement sur les futures LGV, notamment entre Massy et Courtalin, nous avons prévu que tous les TGV qui viendraient de Brive seraient en gare de Poitiers jumelés. Les TGV, ce sont des rames, nous prenons une rame de TGV qui vient depuis Limoges et nous la couplons avec une autre rame de TGV venant soit d'Angoulême ou de plus loin, venant soit de La Rochelle, ce qui fait qu'en couplant ces 2 rames, nous utilisons ce que nous appelons un seul sillon. C'est aussi un élément technique qui milite en faveur du choix de Poitiers parce que cette solution serait impossible à faire au Futuroscope.

**Mme LARIVAILLE**

Bien. Monsieur a demandé la parole.

**M. ARTEAUD**

Bonsoir. Ma question ne concerne pas tout à fait le TGV. Elle concerne la ligne existante de Poitiers – Limoges. Je suis le père d'une des victimes du 22 mai de cette année et j'aimerais savoir dans le projet si vous avez prévu pour 2007 de protéger tous les passages à niveau, de façon que ce drame ne se reproduise plus.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur. Monsieur ROUSSEAU.

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

Dans la deuxième phase de modernisation de l'axe Poitiers – Limoges qui fait suite à la première opération, dont les travaux ont commencé ne concerne que des aménagements dans les gares que vous voyez marquées en rouge sur la carte qui est devant nous.

Dans la deuxième opération, il y a une opération qui consiste principalement à moderniser la voie pour permettre d'augmenter la vitesse, mais elle est accompagnée d'un certain nombre d'opérations d'amélioration de la sécurité. Ces opérations d'amélioration de la sécurité comportent le traitement d'un nombre très, très important de passages à niveau dont nous sommes en train de finaliser le programme.

La question des passages à niveau est au cœur du dispositif dans le cadre des contrats de projet qui intéressent les 2 régions Limousin et Poitou – Charente ; elle est en cours d'étude pour que, justement, face à ce drame que vous avez vécu, nous puissions assurer de la façon la plus complète possible la sécurité des circulations et la sécurité des circulations de ceux qui traversent l'installation ferroviaire.

C'est en cours d'étude et nous pouvons imaginer que, si le projet fait l'objet d'une inscription au sein des contrats de projet Etat – région, c'est un schéma qui pourrait être mis en œuvre dans les années 2008 – 2010.

**Mme LARIVAILLE**

Monsieur.

**M. BRIAND – Association APEP**

Bonjour. Je suis Philippe BRIAND, je suis un des membres de l'APEP qui est une association de protection de l'environnement et des paysages sur les sites de Bourg-Archambault et Lathus-Saint-Rémy. Je voudrais savoir s'il a été étudié l'opportunité d'utiliser la ligne actuelle pour la rendre plus efficace et plus rapide en utilisant les rails actuels pour pouvoir faire circuler un TGV, même si nous n'arrivons pas à la

même performance en terme de temps, mais plutôt que faire une énorme balafre qui va encore sacrifier 100 km de paysage dans notre belle région pour, en fait, desservir 2 gares qui ne nous concernent absolument pas parce que, à Montmorillon, ça ne va absolument rien nous rapporter puisque le train ne s'arrêtera pas à Montmorillon. Au niveau de l'impact économique, nous trouvons que ça n'a aucun intérêt, pour Montmorillon en tout cas. Ça a peut-être un intérêt pour Limoges, nous le comprenons, mais, pour Montmorillon, absolument pas.

En revanche, l'utilisation d'un train peut-être pendulaire ou d'un train qui utiliserait les voies actuelles et qui s'arrêterait à Montmorillon serait, à notre avis, beaucoup plus intelligent et beaucoup plus intéressant pour nous en tout cas.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur. Juste une chose, on me demande de faire éteindre les portables car il y a des petits problèmes.

### **M. SALIN**

Nous avons étudié la possibilité de réutiliser pour tout ou partie la ligne TER actuelle Poitiers – Limoges pour y faire circuler des TGV. Nous nous apercevons que nous avons une infrastructure qui, notamment à partir de Le Dorat, a un tracé très sinueux, qui n'est pas compatible avec les vitesses auxquelles circule un TGV.

Il y a certaines sections de la voie qui pourraient être communes aux 2 infrastructures (TER et TGV). Nous nous apercevons qu'en terme de coût et de performance, nous avons quelque chose d'intermédiaire entre l'option centrale et les autres options. Avec ce type d'infrastructure, je vous ai parlé d'une heure 50 pour l'option Centre, nous serions à une heure 55 et, en terme de coût, nous serions à un coût un peu plus important puisque nous serions de l'ordre de 1,4 milliard d'euros pour cette variante et de 1,3 pour la variante Centre.

Néanmoins, RFF considère que c'est une solution dont il ne faut pas se couper. Elle ne l'a pas présentée en tant qu'option, en tant que telle, mais nous l'avons intégrée. Pour nous, c'est une variante de l'option Centre.

Ce qu'il faut savoir, parallèlement, c'est que, en terme d'exploitation, il serait relativement complexe dans cette option-là, sur les sections communes, de faire circuler des TER qui circulent au maximum à 160 et des TGV puisque, dans notre option, les TGV roulent à 320 km heure.

### **M. ROUSSEAU**

Je voudrais apporter un complément parce que le sujet du pendulaire est régulièrement évoqué, y compris sur les perspectives qu'il pouvait apporter sur Paris – Orléans – Limoges. Il faut être très clair sur le fait que, quand on dit que le

pendulaire peut faire gagner des temps de parcours de 20 %, ce qui n'est le cas que sur les parcours où il y a des courbes prononcées.

Il y a quelques années, la région Poitou – Charente avait fait des essais : les X TER, c'est-à-dire les automotrices 72.500, c'est-à-dire les automotrices à 2 caisses que vous voyez souvent sur un certain nombre de parcours qui sont très modernes, ALSTHOM avait transformé une automotrice de ce type qui a fait des essais et les seuls essais, d'ailleurs, qui ont été faits en Poitou – Charente étaient sur la ligne d'Angoulême à Saintes où le tracé faisait que l'on pensait que ça pouvait apporter une réduction de temps de parcours avec une augmentation des vitesses. Il s'est révélé à l'expérimentation qu'un type d'autorail comme ça ne pouvait gagner entre Saintes et Angoulême que de l'ordre de 3 à 5 minutes par rapport au parcours actuel. Le coût et la complexité des dispositifs étaient sans commune mesure avec le gain obtenu.

### **M. COMPAIN – Association ARDAN**

Jacques COMPAIN, Association ARDAN à l'Isle-Jourdain. Quelle est la différence de coût entre le TGV et le système Pendolino ?

### **M. ROUSSEAU**

Monsieur, nous ne sommes pas dans la même nature de prestation. Les chemins de fer italiens comme d'autres réseaux n'utilisent pas un devers aussi important que sur les chemins de fer français. Dans l'utilisation du Pendolino, ils ont un gain absolu qui est légèrement supérieur à ce que nous pouvons avoir sur nos lignes parce que nous admettons un devers plus important avec des trains classiques.

Le Pendolino ou tous les systèmes qui ont été imaginés sont des systèmes qui vont pour des vitesses de l'ordre des vitesses déjà pratiquées sur Paris – Orléans – Limoges, c'est-à-dire des trains qui ne visent pas la grande vitesse, mais qui visent le 200 à l'heure et un accompagnement plus loin avec la pendulation.

Je rappelle simplement que, si on utilisait un Pendolino entre Paris – Orléans et Limoges, nous serions dans les mêmes réalités que ce que permettaient les TGV Atlantiques pendulés tels qu'ils avaient été imaginés, c'est-à-dire que nous pouvons gagner 7 minutes dans la traversée de la Creuse par rapport à un temps de parcours de 2 heures 45 actuellement entre Paris et Limoges. Il y avait un gain supplémentaire dans le cas du TGV pendulaire parce que, comme il était TGV, il pouvait rouler à 220 à l'heure là où un train TEOZ roule à 200 à l'heure. Là, ça lui permettait de gagner encore, sur les parties à 200 à l'heure, 7 minutes.

Nous voyons très bien que nous ne sommes pas dans la même nature de progression puisque l'enjeu que nous essayons de proposer, c'est d'amener des temps de parcours de l'ordre de 2 heures pour Limoges et, surtout, l'accès au réseau à grande vitesse, alors qu'un Pendolino sur l'axe Limoges – Orléans – Paris ne permettait des gains que de l'ordre de 14 minutes, c'est-à-dire que nous étions autour de 2 heures 30. Nous ne sommes pas dans la même nature de dispositif.

**M. COMPAIN**

Je sais bien ; si les caisses de Réseau Ferré de France débordaient, je comprendrais le projet, mais, hélas, ce n'est pas le cas, à Réseau Ferré de France comme ailleurs.

D'autre part, j'espère que ce projet-là n'amènera pas une détérioration supplémentaire de nos points de captage d'eau potable.

Par ailleurs, un tel investissement devrait servir au plus grand nombre de citoyens et, malheureusement, ce n'est pas le cas.

**Mme LARIVAILLE**

Bien. Vous pouvez répondre sur les points de captage.

**M. SALIN**

En terme de financement, RFF, pour éviter que sa dette n'augmente, a érigé un principe, c'est-à-dire que RFF ne peut investir qu'à hauteur des avantages qu'il retire d'un projet. C'est ce que nous appelons « l'article 4 ». Si nous investissons, l'investissement ne dégrade pas nos comptes. Ça, c'est un premier point important. C'est dans les statuts de RFF.

Deuxièmement, concernant les captages, Monsieur DURR, si on pouvait, par exemple, sur Montmorillon, présenter la carte de diagnostic : ce qu'il faut savoir, c'est que, au niveau des captages – et Monsieur DURR pourra le préciser – il y a plusieurs périmètres : le périmètre immédiat, le périmètre rapproché et éloigné. Le périmètre immédiat, généralement, est toujours clôturé. Réglementairement, aucune installation n'y est possible.

Dans le périmètre rapproché, il est possible que certaines installations qui sont prévues, notamment, je crois que c'est au niveau des PLU...

**M. DURR, Responsable du Groupe Environnement du CETE de l'Ouest**

Oui, au niveau des PLU, il y a des servitudes qui sont mises en place.

**M. SALIN**

Dans les PLU, il y a un certain nombre d'installations qui peuvent être autorisées. Quant au périmètre éloigné, il n'a pas de protection spécifique.

Je vous disais tout à l'heure que l'environnement est intégré dès les phases amont dans nos projets. Je vais passer la parole à Monsieur DURR qui va vous expliquer la démarche que RFF a initiée dans ses études et quelques résultats.

## **M. DURR**

Je me présente, je suis Fabien DURR du CETE de l'Ouest. Nous sommes intervenus pour la réalisation de l'étude environnementale de ce projet de LGV pour le compte de Réseau Ferré de France.

D'abord, pour expliquer la finalité de l'étude, c'était effectivement d'identifier et de prendre en compte les principaux enjeux environnementaux, sur l'aspect territoire traversé par ce projet.

L'objectif est effectivement de permettre de définir, par la suite, les orientations et les choix optionnels envisageables, avec, bien sûr, l'objectif de préserver le cadre de vie des habitants, mais aussi de préserver les espaces reconnus pour leur valeur environnementale.

Au niveau de la méthode, il y a eu 3 phases principales :

- C'est d'abord une phase d'état des lieux au cours de laquelle nous avons procédé au recueil des données, principalement au niveau des services de l'Etat, que ce soit les services départementaux ou régionaux, mais aussi au niveau d'établissements publics comme l'ONF ou les Comités Régionaux de Tourisme.
- Dans une deuxième phase, nous avons identifié les enjeux dans un certain nombre de thématiques ; nous y reviendrons tout à l'heure. Nous les avons hiérarchisés à l'intérieur de chacune des thématiques ; nous y reviendrons également.
- Dans une troisième phase, au stade où nous nous trouvons aujourd'hui, nous avons fait une analyse synthétique des enjeux pour chacune des 3 options de passage.

Ici s'affichent devant vous les 6 thèmes qui ont été analysés et qui ont donné lieu, pour chacun d'eux, à des cartographies. Vous avez une vingtaine de cartographies qui sont en ligne sur le site internet du débat public. Nous allons en aborder un certain nombre, je vais vous montrer quelques-unes de ces cartes.

Au niveau de la hiérarchisation, pour montrer un peu comment nous avons procédé, en fait, nous avons globalement 5 niveaux d'enjeux qui vont de « majeur » à « faible », en passant par « moyen », « fort » et « très fort ».

Sur chacune des thématiques, milieu physique, milieu naturel, milieu humain, agriculture, paysage et patrimoine, par rapport à la question qui vient d'être posée, on parlait des périmètres d'eau potable, ils sont inventoriés dans la thématique « milieu physique ». Ce qui est périmètre rapproché et immédiat, comme l'a expliqué Monsieur SALIN à l'instant, ça a été classé dans un niveau d'enjeu « très fort » et ce qui est des périmètres éloignés, nous les avons en enjeux « forts ».

Sur le milieu naturel, en enjeu « très fort », nous avons tout ce qui est espace bénéficiant d'une protection réglementaire. Nous retrouvons dans cette thématique les sites Natura 2000, les zones de protection spéciale, c'est une protection réglementaire au titre de la directive « Oiseaux ». Nous trouvons aussi, dans cette catégorie, les ZICO, les zones d'intérêt communautaire pour les oiseaux parce que, en fait, ce seront les futures zones de protection spéciale après mise en place du réseau Natura 2000. Nous trouvons également des réserves naturelles et les sites qui bénéficient d'un arrêté préfectoral de biotope.

En enjeux « forts », nous allons trouver les ZNIEF, notamment les ZNIEF de type I, mais aussi les rivières de première catégorie piscicole, ainsi que les secteurs qui sont classés pour la protection des poissons migrateurs.

Au niveau des résultats de l'étude, au stade où nous nous trouvons, c'est essentiellement un outil de connaissance des caractéristiques environnementales de l'aire d'étude, et c'est aussi, à partir de l'analyse qui a été faite, un outil qui va permettre d'aider à la décision sur les orientations et les choix optionnels à venir.

Ce qui est important de voir, c'est que, au stade où nous nous trouvons aujourd'hui, où nous débattons de l'opportunité du projet, nous n'avons pas une analyse des impacts puisque, aujourd'hui, il n'y a pas de tracé sur le projet, nous n'avons que des grandes options de passage. Ce sont des choses qui viendront par la suite puisque, en fait, un des principes qui fondent les études d'environnement sur ce type de projet d'infrastructure, c'est le principe de proportionnalité, c'est-à-dire que le niveau de précision des études est adapté au fur et à mesure de l'avancement du projet, mais aussi en fonction de la sensibilité des espaces interceptés, et aussi en prenant en compte le niveau de précision et de détail des études techniques.

En fait, nous avons une démarche qui est continue et progressive, et qui est complètement intégrée dès le stade de l'examen d'opportunité du projet.

Nous allons regarder quelques cartes, d'abord la carte de synthèse générale : là, nous avons fait un zoom, en fait, sur le secteur qui vous concerne, secteur Poitiers – Montmorillon où, en fait, sont représentées l'ensemble des thématiques, c'est la carte de synthèse générale, avec les hiérarchisations. Ce qui est en tramé vert, ce sont les enjeux forts ; ce qui est en rouge, ce sont les enjeux très forts et, en marron, notamment nous avons la centrale nucléaire de Civaux ou l'aire urbaine de Poitiers ou les secteurs agglomérés avec une urbanisation dense dans le secteur de Montmorillon notamment qui sont en enjeux majeurs.

Le milieu physique : nous parlons des captages d'eau potable tout à l'heure, ce sont les points bleus foncés qui sont représentés ici, qui correspondent au périmètre rapproché et au périmètre immédiat des captages. Ce qui entoure certains des captages, ce sont des périmètres éloignés qui ont été identifiés.

Ici, au niveau de Montmorillon, cette trame rose correspond, en fait, à une exposition au risque de mouvement de terrain qui existe sur le territoire de la commune de Montmorillon et que nous retrouvons également sur Poitiers.

Sur les milieux physiques, nous retrouvons également les secteurs inondables, secteur de la Vienne, mais aussi secteur de la Gartempe. Ici, dans un tramage bleu

ciel, c'est tout le périmètre du SAGE de la Vienne qui est en cours d'élaboration et qui, lui, est classé en enjeu moyen.

Les espaces naturels protégés : sur le secteur de Montmorillon, nous retrouvons un certain nombre de sites qui sont classés en enjeux très forts, ce sont les forêts et les pelouses de Lussac ; ces couleurs mauves correspondent au site Natura 2000. Nous avons, sur Lussac, une unité écologique qui est très diversifiée puisque nous retrouvons des landes tourbeuses à bruyère, mais aussi des tourbières alcalines et des pelouses calcicoles. Nous trouvons le secteur du Bois de l'Hospice et de l'Étang de Beaufour, également le secteur des Brandes de Montmorillon qui sont classés en site Natura 2000, mais aussi en zone de protection spéciale, toujours au titre de la directive « Oiseaux ». En rouge, nous retrouvons les secteurs qui sont protégés par les arrêtés de biotope.

Sur ces 2 secteurs, en fait, nous avons une grande diversité de milieux naturels, avec un patrimoine biologique qui est exceptionnel puisque nous trouvons notamment 16 espèces végétales protégées. Nous trouvons aussi 13 espèces nicheuses d'oiseaux qui sont considérées comme menacées en Europe, et de nombreux amphibiens et reptiles qui sont rares ou menacés.

Nous avons également le secteur de la vallée de la Gartempe et son affluent la Brame au Nord du Dorat qui sont en site Natura 2000 avec également quelques sites protégés par les arrêtés de biotope.

Ceci constitue des secteurs qui sont très riches et très diversifiés sur le plan de l'écologie. Nous avons notamment 10 milieux naturels et 20 espèces rares et menacées à l'échelle européenne dans ces secteurs.

Autre secteur important au titre de Natura 2000, c'est tout le secteur de la vallée du Salleron qui passe à l'Est et au Nord de Montmorillon puisque nous avons là une population dense et stable de Lamproie de Planer et de Cistude d'Europe. La Cistude d'Europe est une des seules tortues d'eau douce qui est indigène en France. A l'échelle du territoire français, elle demeure très localisée et en fort déclin.

Enfin, en enjeu fort, nous avons la rivière de la Gartempe qui, elle, est classée pour les poissons migrateurs, notamment le saumon et la Lamproie.

A un niveau d'enjeu fort, nous trouvons les espaces naturels inventoriés. Notamment, sur le secteur qui nous concerne, ce sont les enjeux très forts. Nous retrouvons en ZICO le secteur du bois de l'Hospice et de l'étang de Beaufour, également le secteur de Montmorillon, les Brandes de Montmorillon.

En enjeu fort, nous avons de nombreuses ZNIEF de type I et, en bleu, sur la carte, tous les secteurs qui sont en zone humide. Nous avons, en ZNIEF I, tout le secteur de Verrières notamment, le secteur de Lussac, le secteur de Montmorillon et les zones humides de la vallée du Salleron.

Cette dernière carte est sur les milieux humains. Sur ce secteur-là, en enjeu majeur, nous avons la centrale de Civaux, mais également le camp militaire de Montmorillon, et les zones agglomérées denses citées tout à l'heure au niveau de Poitiers, mais, en



général, aussi, au niveau des différentes villes secondaires comme Montmorillon, Lussac, Le Dorat, Bellac.

Dans cette thématique milieu humain, les enjeux très forts sont représentés ici notamment par l'aérodrome de Chauvigny et des établissements SEVESO, notamment à Jardes à l'Ouest de Chauvigny, également au Sud Ouest de Lussac.

En enjeu fort, il y a également les silos de stockage de céréales qui sont soumis à la réglementation des installations classées pour l'environnement. Nous en trouvons plusieurs au Nord Est de Civaux.

Merci de votre attention.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur DURR. Monsieur DURR a dit que nous parlions surtout d'opportunité. J'ajouterai que nous parlons aussi des caractéristiques à ce niveau-là et j'aimerais bien avoir précisément des réactions de votre part par rapport à ce qui vient de vous être présenté dans le cadre de l'environnement puisqu'il s'agit, effectivement, de réfléchir ensemble aux caractéristiques de cette ligne, compte tenu des incidences éventuelles qu'elle pourrait avoir sur l'environnement, étant entendu que, pour l'instant, il n'y a pas de tracé, il y a une bande avec, j'imagine, des zones sensibles. Je crois que votre avis sur ces zones sensibles est important pour le maître d'ouvrage, pour lui permettre de poursuivre ses études. Monsieur.

### **M. MESMIN – Conseiller Général du canton de Lussac-les-Châteaux**

Merci. Thierry MESMIN, Conseiller Général du canton de Lussac-les-Châteaux. Je voudrais rebondir sur ce qui a été dit tout à l'heure par Monsieur BRIAND qui préserve les sites de Lathus-Saint-Rémy et Bourg-Archambault. Vous nous disiez, Monsieur, que ça n'apportait rien aux montmorillonais. Effectivement, non seulement ça n'apporte rien ce projet-là et, nous le voyons bien à la lumière des cartes que vous venez de nous exposer, il y a un certain nombre d'obstacles très forts qui vont fortement compliquer le projet.

Non seulement ça n'apporte rien - et peut-être suis-je exagérément pessimiste - mais j'ai l'impression que ça va aussi nuire à la ligne actuelle puisque vous avez parlé de complémentarité et je ne la vois pas du tout. Je pense que le projet est plutôt exclusif du projet TER et je crois que ça va tout simplement contribuer à assécher la ligne actuelle : les gens qui font actuellement Poitiers - Limoges via Lussac et Montmorillon seront tentés forcément de le faire beaucoup plus rapidement, ce qui va enlever encore un peu de rentabilité à une ligne qui en manque déjà cruellement.

Je me demande s'il ne serait pas préférable, eu égard à l'ensemble des investissements qui sont envisagés et aux difficultés que nous voyons poindre, de moderniser cette ligne TER, telle qu'elle nous est promise depuis un certain temps, qui mettrait Limoges de Poitiers à une heure et demie avec un arrêt dans l'ensemble

des gares actuelles. Et si nous faisons de temps en temps – ce qui est tout à fait envisageable sur cette voie-là, une fois modernisée – des liaisons directes, nous serions à moins d’une heure et quart, ce qui fait que nous mettons un peu plus d’une demi-heure de plus que ce que nous prévoient les projets que vous avez envisagés puisque nous sommes à 45 minutes à peu près. Ça mettrait Limoges à 2 heures et demies de Paris. Est-ce vraiment dramatique de perdre une demi-heure ou, en tout cas, de ne pas gagner cette demi-heure, eu égard à l’ensemble des nuisances qui ne vont pas manquer de survenir avec le projet LGV, d’autant plus que, pour les territoires traversés de Lussac ou du Montmorillonnais, mais aussi du Nord de la Vienne, je pense que c’est tout simplement une opération qui va assécher les territoires et qui va enlever une partie de l’attractivité de ces territoires qui, aujourd’hui, sont quand même fortement intéressés par la desserte TER telle qu’elle existe. C’est sans doute une idée un peu saugrenue, mais elle me paraît quand même beaucoup plus économique et beaucoup plus respectueuse de l’environnement, et aussi des besoins des populations intermédiaires entre Limoges et Poitiers.

### **Mme LARIVAILLE**

Monsieur ROUSSEAU, avant de répondre, nous allons peut-être passer la parole à Monsieur qui, je pense, veut intervenir sur le même thème.

### **M. LARRANT – Maire de Saulgé**

Oui. Jacques LARRANT, Maire de Saulgé. Je voulais intervenir, effectivement, sur le même thème. Après étude des 3 faisceaux, il semblait que c’était le faisceau central qui concernait le plus la région, l’objectif étant double, il me semble, c’est-à-dire réduire le temps de déplacement de Limoges à Paris et améliorer l’ouverture de Limoges sur la façade Atlantique. Pourquoi est-ce que nous ne rajouterions pas un troisième objectif, celui d’améliorer la ligne existante. Là, je rejoins Monsieur BRIAND et je rejoins Thierry MESMIN, d’autant que je crois que Thierry MESMIN ne vous a pas encore tout dit ; moi, j’ai besoin d’éclaircissement à ce niveau-là.

Dans le dossier du maître d’ouvrage, vous annoncez à la page 57 une variante de l’option centrale, la variante qui réutiliserait le tracé actuel, la ligne actuelle avec les aménagements que vous avez présentés récemment. Vous dites que, avec cette solution, Limoges serait à 1 heure 55 de Paris, contre 2 heures pour les options Nord et Sud et 1 heure 50 pour la voie parallèle. Il n’y aurait que 5 minutes d’écart et on gagnerait encore 5 minutes sur les options Nord et Sud, pour un investissement de 1,4 milliard au lieu de 1,3 milliard, mais nous ne comptons pas dans le 1,3 milliard de l’investissement qui est fait pour moderniser la voie. Est-ce que l’option à 1,4 milliard ne serait pas encore moins onéreuse que l’option parallèle à 1,3 milliard, plus les investissements que nous sommes en train de faire pour moderniser cette voie ?

Nous avons besoin, je crois, de modernisation pour la voie. D’abord, comme l’a dit Monsieur ARTEAUD tout à l’heure, pour la sécurité. Nous avons trop de croisements au niveau des voies routières et de la voie ferrée ; sur des passages à niveau gardés, il y a un risque de collision ; sur les passages à niveau non gardés, nous avons trop

souvent des accidents mortels, nous pouvons en déplorer quelques-uns dans les 10 dernières années.

Il existe également des ponts routiers qui gênent l'aménagement de nos zones en particulier sur Montmorillon. Ce sont des ponts surbaissés qu'on nous a demandé encore de surbaissier dans le cadre de la modernisation pour gagner 15 minutes, je crois, entre Poitiers et Montmorillon.

La question est la suivante : est-ce que j'ai bien calculé sur les investissements ? Est-ce que, dans les chiffres que vous présentez, cette solution de l'option centrale avec la variante de l'utilisation de la voie actuelle ne serait pas la moins onéreuse ?

## **M. ROUSSEAU**

Avant que nous parlions de l'évolution, je voudrais faire le point de ce qui va se faire, si les financements sont bouclés, de ce qui peut se faire sur la ligne actuelle.

Clairement, actuellement, le temps de parcours est de l'ordre de un peu moins de 2 heures si nous ne faisons que 4 arrêts. Etant donné que, sur cette ligne, il y a des dessertes où il y a un certain nombre de trains, y compris les trains scolaires, qui font pratiquement tous les arrêts de la ligne, le schéma qui a été imaginé par les deux régions, c'est de développer des trains qui ne feraient la desserte que des 4 agglomérations principales, c'est-à-dire que nous nous arrêterions à Bellac, au Dorat, à Montmorillon et à Lussac-les-Châteaux. Là, nous sommes actuellement sur un temps de parcours qui est à peine inférieur à 2 heures.

L'objectif maximum que nous pouvons nous donner avec les deux phases de modernisation est d'arriver à un temps de parcours d'une heure et demie – une heure 35 pour les trains pratiquant les 4 arrêts que j'évoquais, qui me paraît être le type de desserte qui correspond le mieux aux besoins et qui pourrait être, le cas échéant, complété par des dessertes de versant. Ce que j'appelle les dessertes de versant, en jargon technique, ce sont des trains allant du Dorat – Bellac vers Limoges pour des besoins de travail ou autres, et des trains allant de Montmorillon – Lussac vers Poitiers.

Je dirais qu'il y a un ensemble de dispositifs qui ne vise qu'à un temps de parcours de une heure 30 ; c'est le maximum que peut réaliser cette ligne, qui a été conçue au 19<sup>ème</sup> siècle, pas pour des finalités de grande vitesse.

Vous me posez la question de savoir ce que nous gagnerions en faisant des trains directs Poitiers – Limoges. Là, nous arrivons sur la question où je dirais que je ne crains pas que le TGV assèche la ligne parce que les analyses qui ont été faites ont montré que des voyageurs de bout en bout entre Poitiers et Limoges représentent à peu près 20 % de la clientèle de la ligne et que, en modernisant la ligne et en offrant des dessertes de bassin, nous avons le potentiel pour attirer de nouvelles clientèles.

Un train Poitiers – Limoges ou Limoges – Poitiers direct ne desservant pas les villes intermédiaires gagnerait 8 minutes supplémentaires, mais, finalement, serait vide de 80 % de sa clientèle actuelle. C'est pour cela que, à aucun moment, nous n'avons

imaginé ça en liaison avec la SNCF et qu'il y a 2 dispositifs qui ont des vocations différentes.

Souvent, dans les réunions, Sylvestre SALIN nous a cité le cas : quand nous regardons la desserte Tours – Paris, ce n'est pas parce qu'il y a un TGV entre Tours et Paris que la desserte dite « Aqualis » ne s'est pas développée entre Tours – Blois et toutes les villes intermédiaires et autres, vers Orléans et vers Paris. Il y a complémentarité entre une desserte fine qui irrigue les territoires et une vocation de TGV qui est de mettre en liaison un certain nombre d'agglomérations pour les relier au réseau à grande vitesse.

### **M. SALIN**

Si vous voulez, au niveau des études qui ont été faites dans le cadre de la modernisation de la ligne Poitiers – Limoges, il a été estimé que, une fois qu'on aurait un temps de trajet d'une heure 35 avec un équivalent de 15 allers – retours sur la ligne, le trafic total voyageur serait de l'ordre de 345.000 voyageurs, ce qui représente quasiment un doublement par rapport à une situation sans projet.

Sur ces 345.000 voyageurs, il n'y en a que 50.000 qui feront le trajet de bout en bout. Ça veut dire qu'il y a quand même 290.000 voyageurs qui font du Montmorillon – Lussac ou du Montmorillon – Poitiers, ou qui font du Le Dorat – Limoges. Donc 290.000 voyageurs qui vont utiliser cette ligne. Il y a bien complémentarité, il n'y aura pas assèchement.

Effectivement, il y aura un report parce que nous pouvons supposer logiquement que les 50.000 personnes qui font un Limoges – Poitiers actuellement prendront le TGV, ça me semble logique, mais ce que je veux dire, c'est que, pour les 290.000 personnes qui utilisent la ligne pour des relations de bassin, ça reste un projet très intéressant. 290.000 personnes, c'est un trafic très important pour une ligne TER.

### **M. ROUSSEAU**

Egalement, la question que vous posiez, c'est que la réutilisation de la ligne actuelle telle qu'elle est imaginée page 57, telle que vous l'avez vue dans la brochure, suppose la construction de nombreuses portions de ligne nouvelle en parallèle ou sur le côté. Je dirais que cette utilisation de la ligne nouvelle, elle n'est pas à 100 %, elle suppose une quantité d'infrastructures nouvelles dans certains cas plus complexes à aménager en parallèle aux installations existantes que la construction d'emblée d'un schéma de ligne nouvelle.

### **M. SALIN**

Ce que j'ai dit aussi tout à l'heure, c'est que, pour RFF, c'est une variante que nous n'abandonnons pas. Si on avait à poursuivre le projet, c'est quelque chose qui pourrait être réétudié dans le cadre de l'option Centre. Pour nous, ça peut apparaître comme une variante de l'option Centre.

## **M. ROUSSEAU**

Nous oublions toujours quelque chose, dernière chose à compléter : quand vous parlez des enveloppes budgétaires telles qu'elles peuvent être intégrées, la première tranche de Poitiers - Limoges qui ne touchait que les gares pèse de l'ordre de 30 millions d'euros, c'est ce qui a été cofinancé par les 2 régions Poitou - Charente et Limousin et qui est en route, les 2 régions et l'Etat bien sûr.

La deuxième tranche, qui permet d'augmenter les performances sur un certain nombre de portions de ligne et de traiter un nombre significatif de passages à niveau, pèse 50 millions d'euros. Dans les réflexions que nous avons, dépenser plus ne permettrait pas d'obtenir un niveau de performance différent.

## **Mme LARIVAILLE**

Madame et Monsieur ensuite.

## **Mme CLISSON – Député suppléante**

Micheline CLISSON, je représente ici, ce soir, Arnaud LEPERCQ, Député de cette circonscription.

Je pense, en effet, que nous perdrons quand même sur la ligne TER Poitiers - Limoges, effectivement, les usagers de la SNCF qui vont faire directement, comme vous le disiez tout à l'heure, Monsieur ROUSSEAU, ce trajet Limoges - Poitiers.

Nous sommes quand même impressionnés sur le fuseau Centre que vous nous avez présenté tout à l'heure par toutes les contraintes environnementales qui y sont quand même attachées. Nous avons l'impression quand même que c'est un fuseau qui, peut-être, a moins de contraintes environnementales. Moi, ce que j'aimerais voir, c'est ce que donne le fuseau Sud en contraintes environnementales parce que, lorsque nous ajoutons sur une carte tout ce que vous nous avez montré tout à l'heure, nous ne pourrions pas tout contourner parce qu'il y a trop de contraintes environnementales. En même temps, dans la présentation, vous avez même touché le fuseau Nord tout à l'heure.

## **M. DURR**

C'est la carte de synthèse générale qui cumule les résultats de l'analyse de l'ensemble de nos 6 thématiques de l'étude et qui représente les 3 options.

Tout à l'heure, je vous ai montré quelques cartes thématiques, c'était essentiellement ce secteur entre Poitiers et Montmorillon dans lequel sont concernées les options Nord et Centre.

La question portait sur l'option Sud qui passe vers Confolens. Ce qui est en rouge, c'est tout ce qui est monuments historiques et sites classés. Il y a également quelques secteurs où nous avons des ZNIEF, ce sont des forêts notamment. Nous retrouvons un nombre de franchissement de vallée qui est à peu près équivalent puisque nous avons ici le secteur de la boucle de Charente où nous avons des zones inondables, également une partie du Clain. Nous retrouvons la Vienne dans le secteur proche de Limoges, avec la problématique de l'aéroport de Limoges dans la partie Est de l'option.

### **Mme LARIVAILLE**

Dans le dossier du maître d'ouvrage, vous avez les cartes. Oui, Monsieur.

### **M. DETRAZ**

André DETRAZ, bordurier actuellement du TER. Il me semble qu'il y aurait beaucoup plus de voyageurs dans le TER s'il y avait plus de trains et à des horaires plus astucieux qu'actuellement. Le développement du trafic et du nombre de voyageurs devrait se faire facilement s'il y avait plus de trains, et à des meilleurs horaires.

Deuxième chose, par rapport aux tracés : est-ce que nous pouvons montrer la carte avec l'utilisation des communes de la ligne, celle avec les parties communes ?

### **M. ROUSSEAU**

Si je peux répondre, en attendant que la carte apparaisse, Monsieur, par rapport au nombre de circulations, il est clair que le projet qui a été mis en œuvre avec les 2 régions est un projet qui est destiné non seulement à réduire le temps de parcours, mais à permettre d'augmenter les fréquences que la ligne actuelle ne permet pas ; actuellement, nous sommes pratiquement à 5 allers et retours par jour.

Le projet, tel qu'il sera développé à partir de la première phase et qui devrait être terminé à l'horizon 2008, permettra d'avoir 9 allers et retours par jour ou l'équivalent en desserte de versant.

Le projet finalisé complètement, avec la deuxième phase qui est en cours d'approche de financement, permettrait de faire 15 allers et retours.

L'effet fréquence que vous attendez de la part de la ligne, il est dans les 2 étapes successives du projet.

### **M. DETRAZ**

Merci. Alors, sur cette carte, nous voyons qu'il y a des tronçons de ligne existante aménagés, qui sont en petits pointillés. Ils ne me semblent pas tout à fait correspondre à une réponse que vous avez donnée sur le site internet, disant que l'utilisation des parties communes se faisait à partir des environs du Dorat pour aller jusque vers Lussac-les-Châteaux, en shuntant Montmorillon et puis, pour reprendre ensuite une ligne nouvelle aux environs de Lussac-les-Châteaux jusque vers Fleuré et, là, nous retrouvons le pointillé. En fait, il me semble qu'il y a un pointillé qui manque là.

Cela dit, est-ce que c'est envisageable techniquement de faire ce zigzag au-dessus de Montmorillon, entre Montmorillon et Lussac, compte tenu de la courbure des virages ?

### **M. ROUSSEAU**

Les courbes nécessitées par le TGV, il est clair que, vu la distance entre Lussac et Montmorillon, l'inscription en courbe ne pose pas de problème technique.

### **Mme LARIVAILLE**

Bien. Monsieur.

### **M. DUCELLIER - Syndicat de la Propriété Privée Rurale**

Gérard DUCELLIER du Syndicat de la Propriété Privée Rurale. Je m'attendais à trouver dans les environnements, Monsieur Fabien DURR, des informations sur les surfaces agricoles utilisées. Vous savez que les surfaces agricoles sont artificialisées chaque année, c'est-à-dire qu'elles sont occupées par les projets industriels, les maisons et autres. Pour le TGV, j'aimerais savoir combien d'hectares vont être pris dans les différentes options et que ceci soit bien inclus dans vos différents projets, y compris dans la version d'amélioration de la ligne.

### **M. SALIN**

Concernant les hectares à acquérir, pour cela, il faut un tracé. Aujourd'hui, nous n'avons pas de tracé, donc je ne peux pas répondre à votre question de manière plus précise.

Ce que je peux vous dire et vous donner, ce sont des ordres de grandeur, des ratios que nous observons sur les autres LGV.

Selon la configuration topographique et suivant les acquisitions qui sont à faire pour réaliser des rétablissements, des voiries ou même des gares ou des sous-stations, généralement, nous considérons que l'on prélève 8 à 10 hectares par kilomètre de LGV. C'est un ratio moyen.

**M. DUCELLIER**

Ça veut dire au total pour ces options TGV 1.000 hectares pour ce projet ?

**M. SALIN**

Ça peut être un ordre de grandeur.

**M. DUCELLIER**

Si nous faisons 100 km de ligne nouvelle, c'est l'ordre de grandeur.

**M. SALIN**

Oui, entre 800 et 1.000.

**M. DUCELLIER**

Vu l'importance de ces chiffres, je pense que cet aspect mérite d'être inclus dans les différentes études d'option.

**M. SALIN**

Nous avons parlé de l'environnement et, dans l'environnement, il y a un volet agricole qui est pris en compte et RFF essaie, dans la mesure, d'anticiper le plus possible les problèmes que va générer la LGV.

Je prendrai pour exemple ce qui est fait actuellement au niveau de la LGV Bretagne – Pays de la Loire dont l'enquête publique vient juste de se terminer puisque le commissaire enquêteur, de mémoire, a dû rendre son rapport la semaine dernière. Je vous ai dit tout à l'heure que c'est à partir de la DUP que nous commençons à fixer un certain nombre de choses et, généralement, c'est un peu plus tard que se passent les



acquisitions foncières, une fois que nous avons un tracé qui est calé. Ce tracé vient après la DUP.

Cependant, RFF sur Bretagne – Pays de la Loire, avec les Conseils Généraux et les SAFER ont mis en place un dispositif qui permet aux SAFER d'acquérir un certain nombre d'hectares, par exemple, des exploitations qui s'arrêtent, cessation d'activité. Le propriétaire, s'il est dans un périmètre défini par des protocoles qui sont signés par les régions ou par les organismes agricoles, par les SAFER, par RFF, si vous voulez, il y a une constitution d'une réserve foncière bien avant la DUP.

Dans le cas de Bretagne – Pays de la Loire, il y a eu un fonds et le fonds a reçu 6 millions. Il y a 6 millions d'euros qui ont été mis à disposition des SAFER pour acquérir un certain nombre d'hectares qui vont constituer une réserve foncière qui sera utilisée plus tard lors de la réalisation de la LGV.

De mémoire, nous devons être aujourd'hui à 715 hectares achetés. Mes collègues m'ont dit qu'ils espéraient arriver à 1.000 hectares en fin d'année, donc des chiffres très significatifs qui permettent d'anticiper ce que vous venez de dire.

## **M. DUCELLIER**

Vous me répondez sur un problème de procédure et je suis sûr que vous trouverez une procédure pour acquérir les hectares, ça ne m'inquiète pas. Ce qui me préoccupe, c'est de trouver une solution qui économise les hectares que vous allez utiliser. Sur le fait que vous allez les acquérir à un moment donné, je n'ai pas de doute.

## **M. SALIN**

Sur les solutions qui permettent d'économiser les hectares d'emprise, c'est de faire que nous ayons une emprise la plus réduite possible. C'est la seule solution qui est possible.

Ce qu'il faut savoir, c'est qu'en terme d'emprise, il y a des emprises au-dessous desquelles nous ne pouvons pas aller puisqu'il faut, premièrement, pouvoir insérer la ligne, il y a donc la largeur de la ligne, mais également il y a après des espaces nécessaires à l'exploitation de la ligne, à son entretien, auquel il faut ajouter tout ce qui est rétablissement, qu'il soit agricole ou qu'il soit rétablissement de route. Il faut aussi prévoir l'installation d'équipements complémentaires, par exemple, des sous-stations électriques. Nous essayons donc, dans la mesure du possible, de limiter au strict nécessaire les emprises de la voie, mais il y a toujours, bien sûr, prélèvement.

## **Mme LARIVAILLE**

Le strict nécessaire, c'est 8 hectares par kilomètre ?

**M. SALIN**

Selon les cas, oui, nous nous apercevons que c'est une moyenne de 8 hectares au kilomètre. Sur la LGV Rhin – Rhône, nous sommes à 9,3 hectares.

**Mme LARIVAILLE**

Merci. Monsieur.

**M. TIMONNIER**

Bonjour, Monsieur TIMONNIER, simple habitant en plein milieu de la zone rouge. Moi, je vais tout faire pour qu'il n'y ait rien sur cette zone rouge. La question que je voulais poser, j'ai un peu l'impression que nous sommes encore face à des gens qui habitent Paris, et je voudrais savoir pourquoi vous n'avez mis aucun temps entre Limoges et Bordeaux, Limoges et Biarritz, Limoges et Madrid pour voir si la zone Sud n'est pas plus intéressante que la zone Nord ou que la zone rouge.

Pour information, aujourd'hui, quand vous habitez Poitiers pour aller à Marseille, il faut passer à Paris.

**M. SALIN**

Nous n'avons pas, dans le cas de l'option Sud ni dans aucune des options, envisagé des relations directes entre Limoges et Bordeaux, pour l'instant. Pourquoi ? Parce que les études de trafic ont montré qu'il n'y avait pas un marché suffisant. Ça reste une option que nous gardons. Pour l'instant, le marché ne le permet pas. Quand nous allons poursuivre les études, si le marché le permet, sur l'option sur laquelle nous travaillerons et puis, après, les fuseaux et, plus tard, les tracés, c'est un choix qui pourra être fait, mais, pour l'instant, la desserte de Bordeaux et au-delà sera possible via une correspondance à Poitiers.

**M. ROUSSEAU**

Petit clin d'oeil en passant, Monsieur, sur la vision parisienne des choses, en ce qui me concerne et en ce qui concerne un certain nombre de membres de l'équipe, moi, j'habite en Limousin et j'ai travaillé pendant plusieurs années en Poitou – Charente, donc nous avons une vision très localisée de ce qui doit être mené.

**Mme LARIVAILLE**

Une question de Monsieur : la ligne sera-t-elle à 2 voies ou à voie unique ?

## **M. SALIN**

La ligne sera à 2 voies et à une voie. Si vous voulez, c'est un schéma qui illustre le fonctionnement. La ligne sera à une voie sur sa section médiane, de l'ordre de 75 km. Elle sera encadrée par des sections à 2 voies qui permettront les croisements des TGV. Je vous parlais tout à l'heure du principe de couplage – découplage : un train qui arrive de Paris a 2 rames, une repart vers Bordeaux, une repart vers Poitiers, s'engage sur la section à voie unique et continue jusqu'à Limoges. Nous aurons donc une section à voie unique centrale. Cette section permet, pour les 30 années à venir, de faire face à l'augmentation du trafic, c'est-à-dire que, à ce jour, le projet prévoit 11 allers et retours, 10 allers et retours Brive – Paris et un aller et retour Brive – Roissy – Lille, donc 11 circulations TGV aller et retour.

Nous avons fait des simulations et, dans 30 ans, nous estimons que les besoins en terme de train par jour passeraient de 11 à 15. Comme nous avons un TGV par heure, sur une plage horaire de 15 heures, nous pourrions faire passer ce nombre de TGV.

Monsieur ROUSSEAU me dit aussi un élément important : nous restons, sur la voie unique, à 320 km heure ; nous ne restons même pas un quart d'heure sur la voie unique, donc un temps très, très court.

## **M. DE MONVALLIER**

Hervé DE MONVALLIER, habitant du secteur. Moi, je m'interrogeais sur certains chiffres qui ont été présentés tout à l'heure. Nous arrivons à des temps de parcours équivalents sur l'option Nord et sur l'option Sud pour des trajets à peu près similaires alors que, d'un côté, sur le Sud, nous sommes totalement en voie TGV, alors que nous n'avons que les deux tiers du parcours en voie TGV sur le trajet Nord. Je suis un peu étonné des 10 minutes que nous gagnons par l'option centrale, par rapport à l'option Nord avec uniquement 25 km de moins.

J'avais un deuxième chiffre qui m'interrogeait : sur l'option centrale, est-ce que la fréquentation sera tellement plus importante que sur les autres options que nous puissions avoir un TRE meilleur avec un projet plus cher ?

## **M. SALIN**

Concernant le différentiel de trafic, ce qu'il faut savoir, c'est que le temps est quelque chose qui est déterminant dans la fréquentation. Le fait d'avoir 10 minutes, en soit, ne nous paraît, nous, pas important, mais en terme d'attractivité du temps du trajet, c'est quelque chose de fondamental.

Les modèles qui sont utilisés, ce ne sont pas des modèles spécifiquement développés pour Poitiers – Limoges, ce sont des modèles qui suivent des circulaires qui sont

édictees par le Ministère des Transports et qui sont communes à l'ensemble des projets de LGV. Les méthodes qui ont prévalu au calcul des gains de trafic sont les mêmes pour tous les projets de LGV.

Le fait d'avoir un temps de trajet de 10 minutes génère, en terme de trafic, un nombre de voyageurs plus important, plus de 100.000 voyageurs, génère, en terme d'avantages économiques, des avantages qui permettent de compenser le surplus de 150 millions d'euros liés à l'option Centre. C'est en terme d'attractivité du trajet.

Sur l'option centrale, concernant les calculs des temps, ce qu'il faut savoir, c'est que, certes, sur l'option Sud, nous avons plus de linéaire en ligne à grande vitesse, mais nous avons un linéaire total plus long et nous avons une entrée dans Limoges plus complexe.

Sur l'option Nord, nous avons 100 km de LGV et nous avons 45 km où nous roulons à 160.

## **M. ROUSSEAU**

Pour ceux qui connaissent bien les installations à Limoges, en fait, le tracé Nord, nous nous raccordons à la ligne Orléans – Limoges, donc nous sommes sur un tracé relativement droit pour entrer dans la gare de Limoges, alors que, sur le tracé Sud, nous nous raccordons sur l'actuelle ligne Angoulême – Limoges un peu avant l'entrée dans Limoges et, pour ceux qui la connaissent, cette portion de ligne sinue à travers la ville de Limoges par la gare des Charentes et, là, il y a une perte de temps dans le parcours terminal par rapport aux gains qui ont pu être acquis sur la partie à grande vitesse.

## **Mme KERGAL**

Je suis Madame KERGAL. Je me pose une question, étant donné que je suis concernée par et le tracé rouge et le tracé vert. Puisqu'il s'agit de la ligne Poitiers – Limoges, pourquoi est-ce qu'on descend aussi bas parce que, pour un peu, ça ferait presque Angoulême – Limoges, en fait ? Sur le tracé du Sud, pourquoi est-ce que ça descend aussi bas ? Il y a de la marge entre la ligne rouge et la ligne verte.

## **M. SALIN**

Tout à fait. Si vous voulez, nous avons ici illustré ce que nous avons appelé des options contrastées. Il est vrai qu'entre l'option centrale rouge et l'option verte, il existe tout un gradient d'options possibles. Si on passait entre l'option Centre et l'option Sud, si on passait, par exemple, au milieu, globalement, on aurait un temps de parcours qui serait intermédiaire entre l'option rouge, donc Centre et l'option Sud.

Si vous voulez, nous l'avons marqué dans le dossier, nous présentons 3 options, mais ces options ne sont pas exclusives, c'est-à-dire qu'il peut y avoir d'autres options qui

peuvent, dans le cadre des études ultérieures si le projet est poursuivi, apparaître. Par exemple, nous pouvons éventuellement remonter l'option Sud ou éventuellement descendre l'option Centre.

**Mme KERGAL**

Est-ce que ça ne veut pas dire que ça serait une possibilité pour faire Limoges – Bordeaux, justement ?

**M. SALIN**

Un Limoges – Bordeaux ?

**Mme KERGAL**

Oui, en passant par Angoulême.

**M. SALIN**

A ce stade du projet et vu les études de trafic, une relation directe vers Bordeaux n'est pas envisagée, mais ça ne veut pas dire qu'elle est définitivement écartée.

**Mme KERGAL**

Bien, je vous remercie.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Madame. Monsieur.

**M. LE MILIN**

Bonsoir. Hervé LE MILIN, je voulais poser une question : pourquoi n'a pas été étudié le tracé Limoges – Angoulême avec raccord sur LGV au niveau d'Angoulême, ceci afin de s'inscrire dans un schéma européen puisque le premier opérateur aujourd'hui que nous avons, c'est la SNCF et qui, lors du changement de Président, a clairement annoncé que l'on s'inscrivait dans un schéma européen, que nous allions connecter divers réseaux. Quand nous regardons une carte européenne, nous nous apercevons

qu'un axe horizontal partant de Turin - Milan se raccordant sur Lyon aurait pu espérer un prolongement. Or, là, le barreau qui est proposé remonte sur une option Nord. Je ne sais pas, mais l'option plus horizontale aurait peut-être permis d'avoir quelques fonds européens puisqu'on s'inscrivait quand même dans un axe horizontal qui coupait l'Europe.

J'ai pu lire qu'il y avait 3 projets sur 10 où on peut espérer avoir quelques euros des fonds européens, donc c'est très minime. C'est vrai qu'avec un projet tel qu'il est monté là, c'est encore plus lointain d'obtenir le moindre euro.

Après, parallèlement à ça, vous avez quand même, sur la brochure, décrit un bassin qui regroupait Charente - Dordogne. Quand on discute avec les gens de Périgueux, nous nous apercevons quand même que, pour eux, il est plus facile de rejoindre Angoulême en véhicule pour se retrouver à une heure 40 pour rejoindre Paris, plutôt que de monter sur Limoges. Je suis un peu inquiet. Est-ce que cette option a été étudiée et, vis-à-vis de tous ces projets de connexion de réseau européen, tout ce que nous pouvons lire, cette réelle dynamique d'arriver à connecter tout ça, est-ce que nous sommes bien dans un contexte qui sera porteur dans les prochaines années ?

Il ne faut pas écarter ce point, c'est une bataille d'opérateurs ferroviaires dans le monde des voyageurs puisqu'en fin de compte, 2010, je pense que certaines portes vont s'ouvrir. Nous avons pu lire récemment dans la presse que des gens comme Air France envisageaient, pourquoi pas, d'acheter des rames et de desservir aussi, mais je ne pense pas que ces gens aillent acheter des rames à 28 millions d'euros l'unité pour faire du Poitiers - Limoges ou nous desservir. J'ai bien l'impression que ça sera Paris - Bordeaux au minimum, premier arrêt à Bordeaux, et aller sur Madrid ou des choses comme ça. Je ne sais pas si nous ne devons pas être prudents en tant qu'usager, je demande aussi aux élus d'être prudents, parce que nous aimerions bien conserver ce que nous avons aujourd'hui, le valoriser, mais pas se retrouver face à un mur.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur.

### **M. ROUSSEAU**

Premier élément de réponse sur le problème spécifique de Périgueux : la Commission avait organisé une réunion à Périgueux il y a une quinzaine de jours et la réponse à la fois de la ville, de la communauté d'agglomération, du Conseil Général de la Dordogne et de la Chambre de Commerce...

### **Mme LARIVAILLE**

Monsieur ROUSSEAU, nous rapporterons tout ça dans le compte-rendu, je pense que vous passez sur ce point.

### **M. ROUSSEAU**

Oui, ils étaient favorables à ce dispositif. Si vous faites une lecture de terrain puisque, tout à l'heure, vous nous appeliez à une lecture de terrain, toute personne qui a pratiqué la route entre Périgueux et Angoulême sait que ce n'est certainement pas la bonne solution pour se raccorder au TGV. Clairement, Périgueux a fait le choix de rechercher la complémentarité via des TER sur des TGV arrivant à 2 heures à Limoges.

### **M. SALIN**

Quand nous avons fait les options, nous avons essayé de trouver un compromis entre une longueur totale, le temps, et les sections de ligne nouvelle à créer.

L'option Sud est ce que nous pouvons faire le plus au Sud pour avoir un temps sur Limoges de 2 heures, et avoir un coût qui soit comparable avec celui des autres options. Descendre plus au Sud ferait que nous aurions un linéaire total plus important et que nous aurions aussi une section de ligne nouvelle plus importante, sauf à venir se raccorder après sur la ligne classique Angoulême - Limoges, mais dont les caractéristiques techniques sont telles que, pour avoir des circulations à des vitesses intéressantes, ce n'est pas compatible ; nous serions obligés de refaire. Nous avons essayé, sur une variante de l'option Sud, de descendre, d'avoir une section de ligne nouvelle la plus courte possible et de reprendre sur la ligne et, en temps de parcours, nous sommes largement au-dessus des 2 heures, ce qui fait que nous n'avons pas retenu ce type de variante, l'option Sud étant le meilleur compromis que nous pouvons avoir entre linéaire de section à ligne nouvelle (90 km) et temps de parcours.

### **M. ROUSSEAU**

Pour répondre à votre attente de multiplication de relations possibles, le fait de se raccorder sur l'axe Atlantique fait que à la fois Poitiers et Saint-Pierre-des-Corps, par exemple, pour des relations vers Nantes et Poitiers pour des relations vers Bordeaux ou vers Lille qui seront des dessertes qui ne seront pas offertes au départ de Limoges et de Brive, nous sommes dans une logique où nous allons, sur l'axe principal, multiplier les plaques tournantes qui permettront à partir du réseau à grande vitesse d'avoir une multitude d'accès vers le Sud, vers l'Ouest qui ne seraient pas possibles autrement qu'en jouant ces carrefours ferroviaires, à la fois à la hauteur de Tours et à la hauteur de Poitiers.

**Mme LARIVAILLE**

Je ne sais pas si vous avez la réponse à toutes les questions que vous vous posez.

**M. LE MILIN**

Non, vis-à-vis du réseau européen, je ne sais pas. On va demander de l'argent, on cherche à financer le produit et, après, je ne voudrais pas qu'on assiste à des balais de points lumineux à 320 – 350 km heure et qu'on n'en ait pas les fruits.

Ne doit-on pas se doter d'installations pertinentes, futuristes, de façon à se prémunir de ce qui peut nous arriver dans un horizon de 5 – 10 ans, quand tous les réseaux seront connectés et que tout le monde aura une demande au niveau du nombre de circulations ?

**M. ROUSSEAU**

Une réponse brève en ce qui concerne les financements européens : je suis, au jour d'aujourd'hui, pour la phase étude, beaucoup moins pessimiste que vous ne pouvez l'être sur la possibilité d'avoir des fonds européens.

**Mme LARIVAILLE**

Bien. Nous passons à la question suivante. Monsieur.

**M. COCHIN**

Jacques COCHIN de Journet. En ce qui concerne le couplage des trains, pour l'option Nord et l'option Centre, il n'y a pas de problème sur Poitiers ; en ce qui concerne l'option Sud, le couplage se ferait dans quelle gare et faut-il construire quelque chose.

**M. SALIN**

Dans l'option Sud, le couplage se fait aussi en gare de Poitiers puisque les TGV partiront de Limoges, iront sur la LGV Poitiers – Limoges, prendront la ligne Sud Europe Atlantique. Sur le schéma, des détails n'ont pas été mis parce que, à ce niveau-là, nous sommes plus dans un schéma de principe, c'est-à-dire que nous rentrerons en gare de Poitiers, nous ferons le couplage – découplage et, à la sortie de Poitiers, nous regagnerons la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique et nous remonterons vers Paris. Que ce soit dans les 2 options Nord et Centre ou dans l'option Sud, les couplages et découplages se feront toujours en gare de Poitiers.



**M. COCHIN**

L'option Sud n'est pas reliée vers Ruffec à la ligne TGV Paris – Bordeaux.

**M. SALIN**

Il y aura un raccordement qui permettra de monter vers Paris, mais pas un raccordement qui permettra de descendre vers Bordeaux, tel que le projet est défini au jour d'aujourd'hui, et je le répète, parce que les études de trafic nous disent qu'une relation directe Limoges – Bordeaux, aujourd'hui, n'est pas justifiée et que nous pouvons passer en correspondance à Poitiers.

Si, dans la suite des études le projet est poursuivi, les choses évolueront, s'il s'avère que c'est pertinent, c'est quelque chose qui pourra être envisagé. Aucune porte n'est fermée à ce niveau-là.

**Mme LARIVAILLE**

Bien. D'autres questions ?

**Mme CADART**

Sabine CADART. Si le but est de relier Paris plus rapidement, pourquoi ne pas passer par le Centre, c'est-à-dire Châteauroux qui le demande ?

**Mme LARIVAILLE**

Nous passons la parole à Réseau Ferré de France et, ensuite, nous vous passerons la parole Monsieur THILLET.

**M. ROUSSEAU**

Vous savez qu'un projet avait été étudié à une certaine époque, c'est ce que j'évoquais tout à l'heure. Actuellement, entre Paris et Limoges, sans arrêt, le temps de parcours possible pour un train sans arrêt est de 2 heures 45. Le système pendulaire, qui était pour un nombre limité de circulations (5 allers et retours par jour), permettait d'avoir un temps de parcours de l'ordre de 2 heures 31 et, surtout, il ne se raccordait aucunement au réseau à grande vitesse, c'est-à-dire qu'il ne permettait pas d'aller vers l'Est, d'avoir à Poitiers ce que j'évoquais tout à l'heure, des correspondances vers Lille et Bruxelles. Enfin, il n'était pas greffé sur le système à grande vitesse en tant que tel.

Ce sont les limites de ce dispositif et je vous rappelle aussi une contrainte : nous avons, là, actuellement, entre Paris – Orléans – Limoges, une ligne qui a été optimisée à l'époque du Capitole, qui est actuellement une des lignes les plus modernes hors lignes à grande vitesse, y compris avec les travaux que vient de faire RFF. Je souligne simplement que notre ligne est à 2 heures 45 entre Paris et Limoges et qu'actuellement, les efforts du Conseil Général d'Auvergne sont d'essayer de faire des travaux pour amener Clermont-Ferrand à 2 heures 45, c'est-à-dire au même niveau dont bénéficie Limoges depuis une trentaine d'années.

Les améliorations sur cet axe sont des choses qui coûtent, pour chaque opération, plusieurs centaines de millions d'euros. Actuellement, nous avons les travaux réalisés au cours des 3 dernières années, c'est-à-dire 265 millions d'euros d'investissement sur cet axe, ce qui montre la volonté de RFF de le pérenniser. Je souligne simplement, pour que vous ayez la comparaison, que le chiffre d'investissement annuel de RFF sur l'ensemble du réseau est de 970 millions d'euros pour l'année dernière, donc 265 sur 3 ans sur un seul axe, vous voyez la qualité de l'investissement.

Par contre, ces investissements-là ne permettent pas d'augmenter la vitesse par rapport aux 200 à l'heure déjà obtenus à l'époque du Capitole. Une des contraintes qu'il ne faut pas cacher sur cet axe, c'est que, quand vous voyez la partie en bleu qui est en haut, de Etampes à Paris, Etampes est quand même à 52 km de Paris, c'est-à-dire à mi-chemin entre Orléans et Paris, tous les trains, fussent-ils des TGV pendulaires, fussent-ils des TEOZ, doivent se combiner avec le trafic du RER, ce qui constitue une contrainte forte pour la qualité de service et les performances.

C'est pour cela que nous nous sommes orientés vers des développements autour du TGV Atlantique parce qu'il faut se souvenir que le TGV Atlantique, grâce à une ancienne ligne qui n'a jamais été réalisée et qui devait aller vers Chartres par Gallardon, le TGV Atlantique, c'est la coulée verte, pendant ses derniers kilomètres, il rentre sur des parcours où il est complètement séparé du trafic de banlieue, donc nous pouvons assurer une qualité et une fluidité bien supérieure à ce qu'il est possible de faire sur la fin de parcours entre Etampes et Paris.

## **M. SALIN**

Madame faisait aussi peut-être référence à un projet d'une liaison à grande vitesse entre Paris et Limoges, passant par Châteauroux.

## **Mme CADART**

Oui, bien sûr. Ça permettrait d'aller encore plus rapidement, d'ailleurs.

## **M. SALIN**

Pour aller plus rapidement, non. Nous avons analysé cette possibilité avec Monsieur THILLET, nous avons travaillé ensemble à cette question. Il apparaît que ce projet qui permettrait, dans un premier temps, dans une première phase, de faire une ligne à grande vitesse de Beauvilliers qui est une localité de la Beauce jusqu'à Châteauroux, est un projet qui coûterait entre 2,2 et 2,4 milliards d'euros. Vous avez ici une décomposition sommaire qui vous est présentée. Il permettrait de mettre Limoges à 2 heures de Paris.

Le projet que nous présentons permet de mettre Limoges à 2 heures de Paris, mais pour un investissement de 1,15 à 1,3 milliard d'euros, donc il y a quand même un milliard de différence.

De plus, le fait de se connecter sur Poitiers – Limoges permet de répondre à un certain nombre d'objectifs qui ont été exprimés au cours des différentes études que nous avons faites : renforcer les relations entre Poitiers et Limoges et une ouverture du Limousin, mais pas seulement du Limousin parce qu'il faut voir que ce projet permet aussi, grâce aux complémentarités avec le réseau TER, d'apporter des gains de temps significatifs pour les gens de Périgueux, pour les gens de Cahors puisque 2 TGV les desserviraient, pour les gens de Rodez et les gens d'Aurillac. Nous allons donc au-delà du simple cadre du Limousin. Ce projet permet de faire 2 heures, mais notre projet coûte quand même un milliard de moins.

Le fait de vouloir développer une ligne à grande vitesse qui ferait Beauvilliers – Châteauroux, à notre sens, n'est pas sans poser un certain nombre de problèmes. Le premier est un problème de capacité, c'est-à-dire que, dans ce système-là, nous venons nous connecter directement sur la section de LGV qui est une des plus chargées de France et il n'y aurait pas possibilité de faire les couplages – découplages que nous proposons sur Poitiers. Ce projet, également, ne serait pas sans poser un certain nombre de problèmes pour les villes qui seraient desservies puisqu'il est envisagé de faire une troisième gare nouvelle sur Orléans alors qu'Orléans finit de construire sa deuxième gare. Il serait très complexe, quoi que, au niveau environnement, tout est faisable, mais, au niveau environnemental, ça serait quelque chose de très complexe, notamment au niveau de la traversée de la Loire et de la Sologne. C'est une solution que nous avons envisagée, mais que nous avons décidé de ne pas poursuivre parce que, en terme d'investissement, il ne serait pas possible, à notre sens, de pouvoir rentabiliser cet investissement.

### **Mme CADART**

Ça serait rentabilisé sur plus de personnes parce qu'il y aurait les personnes de Châteauroux, notamment, et tout le centre qui pourraient bénéficier de cette desserte.

### **M. SALIN**

Effectivement, nous pourrions penser cela, mais, si vous voulez, en terme d'étude de trafic, nous ne raisonnons pas sur les bassins de population. Pourquoi ? Parce que ce

n'est pas parce qu'il y a beaucoup de monde que toutes ces personnes vont prendre le train. Les études de trafic sont faites sur les gens qui sont susceptibles de prendre le train. Simplement, le critère de dire « j'ai X départements et je multiplie par le nombre de personnes habitant ce département », ce n'est pas ce type de raisonnement que nous utilisons pour les études de trafic, études de trafic qui, je vous le rappelle, sont normalisées. Ce sont des études de trafic qui utilisent les modèles qui sont les mêmes pour toutes les lignes de LGV ou pour toutes les lignes ferroviaires.

## **M. ROUSSEAU**

Je veux rappeler simplement que, si nous prenons tous les potentiels de la ligne, nous pouvons arriver à des chiffres impressionnants, Monsieur THILLET va le faire, mais si vous regardez, par exemple, la situation d'un des gros potentiels qui est Orléans ; actuellement, vous êtes à Orléans en 55 minutes en centre ville ; si un TGV vous amène en 40 minutes à 15 km d'Orléans, j'ai du mal à imaginer le volume des reports qui vont se faire vis-à-vis d'un TGV alors que vous avez une possibilité de desserte de centre à centre. Il ne s'agit pas de cumuler toutes les populations qui sont sur l'axe. Il n'y a pas corrélation immédiate entre les populations et les potentiels de trafic. Il faut savoir nuancer cela en fonction de l'intérêt que la clientèle peut avoir pour le dispositif proposé. Dans les dessertes de type Orléans, la problématique du TGV pour des gens qui sont desservis à 55 minutes en centre ville ne me paraît pas être une réponse.

## **Mme LARIVAILLE**

Monsieur THILLET, allez-y. Vous avez été sollicité.

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

Bonsoir Messieurs, Dames. Didier THILLET, je suis le Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées. Nous suivons la caravane de la Commission, tout simplement pour essayer de casser le projet du Poitiers – Limoges qui est un mauvais projet. Vous, à Montmorillon, comme certains l'ont dit, ça ne vous apporte strictement rien, si ce n'est que de vous aplatir les vallons, donc détériorer votre paysage, votre environnement.

Je suis tout à fait d'accord avec le Conseiller Général qui est intervenu tout à l'heure. Je suis tout à fait d'accord avec lui quant à l'assèchement : lui, il parlait de l'assèchement de la ligne TER Poitiers – Limoges et, nous, nous parlons de l'assèchement de la ligne Paris – Châteauroux – Limoges, ligne actuellement à grande vitesse car la rentabilité de la ligne Poitiers – Limoges se fait uniquement par cet assèchement de voyageur. Messieurs ROUSSEAU et SALIN vous diront « c'est faux » parce que nous ne sommes pas du tout d'accord sur le nombre de voyageurs que l'on prévoit sur cette ligne, mais, pourtant, la réalité est là : ce n'est pas nous qui le

disons, c'est eux qui le disent dans les études socio-économiques. Il suffit d'aller sur le site et vous trouverez tout cela.

Sur la totalité des débats, nous en sommes au 17<sup>ème</sup> et nous les avons tous faits, nous nous rendons compte que certains élus sont pour le projet, mais vous avez 95 % de la population qui est contre. Monsieur SALIN parlait de Rodez tout à l'heure, il oublie de vous signaler que, sur Rodez, vous avez, en ce moment, beaucoup de manifestations car on parle de supprimer les trains qui vont sur Rodez, les directs Paris - Rodez qui passent par Châteauroux.

Pour en revenir à notre projet, nous avons, nous, instauré dans notre association un itinéraire, comme Réseau Ferré de France vous l'a précisé tout à l'heure, en se raccordant sur la Sud Europe Atlantique à hauteur de Beauvilliers. Peut-être que certains d'entre vous connaissent Beauvilliers ; il en a été question lorsqu'il était fort question du 3<sup>ème</sup> aéroport. Beauvilliers, c'est un petit patelin qui se trouve en Eure-et-Loir, qui est à environ 100 km au Sud Ouest de Paris, donc sur la ligne Sud Europe Atlantique, la même ligne sur laquelle nous nous raccorderions pour le Poitiers - Limoges.

Pourquoi avons-nous instauré ce tracé ? Notre projet desservirait Limoges en 2 heures, comme le Poitiers - Limoges, Châteauroux en une heure, Vierzon entre 30 et 45 minutes. Ça desservirait également Bourges et Montluçon, par un raccordement sur la ligne classique parce que, dans l'immédiat, nous ne parlons pas de faire une ligne grande vitesse qui ferait Vierzon - Bourges, Bourges - Montluçon.

Au niveau de l'aménagement du territoire, vous n'auriez aucun problème, ça serait la logique, alors que cette petite arête de Poitiers - Limoges ne ressemble à rien.

Vous auriez également, comme le disait la Dame tout à l'heure, un bassin de population qui serait desservi, beaucoup plus important que par le Poitiers - Limoges. C'est là que nous tergiversons avec Messieurs de Réseau Ferré de France. Pourtant, nous avons ici leurs documents, leurs écrits. La ligne Poitiers - Limoges, population des aires urbaines en 1999, car c'est de cela qu'il est question pour la rentabilité, c'est le nombre de voyageurs desservis. Ils arrivent, eux, à 651.000 habitants, c'est-à-dire que ça ne représente pas la totalité des départements, des populations des départements en additionnant tous les départements, c'est leur analyse qui est donc de 651.000 habitants. Nous, par notre projet, il est de 1.260.500.

Il y a une question que personne n'a posée, c'est que le Poitiers - Limoges générerait, grosso modo, 2,2 millions de voyages par an. C'est bien cela Messieurs ?

## **M. SALIN**

Oui, 2,1 - 2,2.

## **M. D. THILLET**

Nous avons cherché comment ils avaient réussi à trouver ces 2,2 millions de voyageurs. C'est simple, ça fait 3,4 voyages par an pour 651.000 habitants, c'est-à-dire la zone urbaine desservie par le Poitiers - Limoges. Nous, du fait que Poitiers - Limoges représente 3,4 voyages par an et par habitant, nous avons repris le même coefficient 3,4 pour notre projet, c'est-à-dire 1.260.500. Alors, 1.260.500 habitants, à 3,4 voyages par an sur Paris représentent près de 4,3 millions voyages par an pour la SNCF, c'est-à-dire que la SNCF chargerait 4,3 millions de voyageurs par an, tous sens confondus bien sûr, aller et retour.

Madame FRUCHON dit que non, mais, nous, nous avons automatiquement repris le même coefficient. Nous ne faisons pas de la surenchère sur le nombre de voyageurs, non, ce n'est pas notre but, nous ne voulons pas tromper la population, mais il semblerait, d'après les études de Réseau Ferré de France, que, nous, à Châteauroux, à 260 km de Paris, nous soyons la ville qui générerait moins de voyages que dans les autres villes ; c'est bizarre, mais c'est comme ça.

Dans leur description, ils vous disent que vous avez une augmentation de 30 % du nombre de voyageurs sur une ligne TGV, mais, par contre, nous, à Châteauroux, ça doit diminuer parce que, sur une ligne qui est de 340.000 voyageurs par an entre Paris et Châteauroux, parce que nous aurions le TGV à Châteauroux, nous arriverions à 270.000 ; nous perdons 70.000 voyages. On se demande comment ils font le calcul.

Nous nous sommes rendu compte qu'ils ont beaucoup de contradictions depuis 17 réunions que nous suivons et que nous regardons. Depuis 17 réunions que nous suivons, nous nous rendons compte qu'ils ont des contradictions et nous nous demandons comment ils font les calculs. C'est assez bizarre dans certains cas. Nous nous demandons toujours pourquoi, nous, Châteauroux, nous ne devons pas avoir le TGV et pourquoi ça génère moins de voyages en passant par le Centre.

Quant à l'environnement, Monsieur ROUSSEAU a bien répété une 17<sup>ème</sup> fois que, dans notre projet, il fallait traverser la vallée de la Loire. La vallée de la Loire, nous ne la traversons pas. Il n'est en aucun cas question d'aller faire traverser une ligne grande vitesse à travers les châteaux. Orléans, si vous prenez une carte, les châteaux de la Loire, la vallée de la Loire n'est pas là où nous voulons faire passer la ligne.

Ensuite, ils vous disent « ils traversent la Sologne », c'est faux, archi faux et ils le savent très bien car nous ne coupons pas la vallée de la Sologne en deux. Dans notre projet, nous prévoyons de longer l'autoroute A71 pour arriver sur Châteauroux. Je ne dis pas qu'il n'y aura pas quelques arbres, quelques chênes à abattre ; ça, je ne le conteste pas, mais nous ne coupons pas la forêt de la Sologne en deux. Nous longeons l'autoroute A71 et A20 en prolongement. Nous la suivons comme la ligne Nord TGV suit l'autoroute du Nord, tout bêtement.

Pour revenir sur le problème de Monsieur avec Angoulême, nous sommes totalement d'accord avec vous. Il y a une argumentation de Réseau Ferré de France qui dit « la liaison Limoges - Poitiers, c'est l'ouverture sur l'arc Atlantique », c'est faux. Vous ne retrouverez nulle part un flux qui va sur Bordeaux. L'idéal pour que Limoges soit ouvert sur l'arc Atlantique, ce serait effectivement de faire une ligne Limoges - Angoulême et, là, ça filerait sur Bordeaux et l'Espagne, mais Poitiers - Limoges, ça ne servirait à rien pour le développement de Limoges sur l'arc Atlantique.

Dans certaines réunions et surtout sur Limoges, vous avez une certaine population, c'est à croire que, tous les week-ends, ils vont à La Rochelle. C'est assez spectaculaire, mais c'est comme ça. Nous, nous nous sommes renseignés et, en fin de compte, ça dure 2 - 3 mois maximum ; le reste du temps, ils vont ailleurs, ils vont sur Paris car le flux principal de toutes les villes de l'axe Paris - Orléans - Limoges - Vierzon - Châteauroux - Limoges - Brive - Cahors va sur Paris et ne va pas sur La Rochelle. C'est vrai, Monsieur, que l'ouverture de l'arc Atlantique serait préférable à faire sur Angoulême plutôt que sur Poitiers.

Nous luttons contre ce projet Poitiers - Limoges, pour l'inscription dans notre région de la grande vitesse et nous avons la chance que, nous, nous ne saccagerons pas, comme on le fera dans votre région ou dans la région de Bellac, l'environnement car la Beauce, chacun la connaît, c'est plat ; la Sologne, c'est plat. D'accord, il y a peut-être quelques privilégiés qui aiment se déguiser pour aller faire des petites chasses, mais ce n'est vraiment pas l'axe de Beauvilliers - Châteauroux qui va ruiner la société car c'est un axe qui est certain plus rentable, même s'il coûte 1 milliard de plus. Le prix de la facture, c'est une chose, la rentabilité en est une autre. Lorsque l'on pense que l'axe actuel, l'axe historique date du 19<sup>ème</sup> siècle, si nous faisons la rentabilité de 1 milliard aujourd'hui, ou même sur 10 ans, par rapport à 2 siècles, c'est ridicule.

Un petit chiffre : si nous ramenons à la tête d'habitant, Poitiers - Limoges, 1,4 milliard, ça représente 1.550 euros par tête d'habitant ; notre projet 2,4 milliards par 4 millions d'habitants, ça représente 800 euros. Vous pouvez prendre vos calculettes, vous arriverez au même résultat que nous. Nous ne sommes pas des surdoués de la calculette, nous ne sommes pas des gens qui avons fait des études 10 ans après le bac, mais nous arrivons quand même à compter. Merci.

### **Mme LARIVAILLE**

Bien.

### **M. ROUSSEAU**

Juste 2 petits mots : 4 millions d'habitants, Monsieur THILLET, vous revenez à vos anciens chiffres qui doivent inclure Clermont-Ferrand et un certain nombre de localités.

### **Mme LARIVAILLE**

Non, le calcul est différent.

### **M. D. THILLET**

Monsieur ROUSSEAU, vous dormiez pendant que je parlais. Je n'ai pas parlé de 4 millions.

**M. ROUSSEAU**

Si, à la fin.

**M. D. THILLET**

Non, ça, c'est pour le calcul, ce n'est pas pour le nombre de voyages. Moi, je parle de rentabilité sur le nombre de voyages.

**M. ROUSSEAU**

La rentabilité, elle doit correspondre à une clientèle potentielle.

**M. D. THILLET**

Mais bien sûr.

**Mme LARIVAILLE**

Monsieur THILLET, nous attendons vos chiffres.

**M. D. THILLET**

Vous les aurez, nous allons vous les détailler, ne vous inquiétez pas.

**Mme LARIVAILLE**

Pour informer l'assistance, nous avons organisé, sous la houlette de la Commission, un groupe d'échange entre RFF et l'Association dont Monsieur THILLET est Président. Ce groupe d'échange portait sur l'évaluation des coûts de la solution proposée par Monsieur THILLET et l'évaluation du potentiel de trafic. RFF a fait, effectivement, des évaluations sur ces 2 thèmes et Monsieur THILLET doit à la Commission ses observations sur les méthodes de calcul de RFF. Je vous signale que nous sommes le 4 décembre et le débat se termine le 18.



**M. D. THILLET**

Ne vous inquiétez pas, vous les aurez.

**Mme LARIVAILLE**

Le plus tôt possible, s'il vous plaît. Vous voulez ajouter quelque chose, Monsieur SALIN.

**M. SALIN**

Je voulais savoir, Monsieur THILLET, vous disiez 340.000 voyageurs sur Châteauroux. 270.000, c'est sur le projet de ligne nouvelle ?

**M. D. THILLET**

Oui.

**M. SALIN**

D'accord. Plus ce qui restera sur la ligne classique ? Les 270.000 incluent les deux ?

**Mme LARIVAILLE**

Nous nous en expliquerons plus tard.

**M. SALIN**

Je ne voudrais pas qu'il y ait de confusion.

**Mme LARIVAILLE**

Vous ennuyez peut-être un peu la salle.

**M. D. THILLET**

Montmorillon, le 4 décembre 2006

Vous dites que nous avons 270.000 voyages sur Châteauroux – Paris, et nous perdons 70.000.

### **Mme LARIVAILLE**

Vous le ferez en petit comité, s'il vous plaît. La salle a bien compris qu'il y avait un désaccord. Nous noterons le désaccord dans le compte-rendu. Des questions ?

### **M. CLEMENT - Maire de Mauprevoir**

Jean-Michel CLEMENT, Maire de Mauprevoir. Je partage ce qui a été dit tout à l'heure par mon collègue Thierry MESMIN sur l'efficacité du projet par rapport à l'assèchement des TER locaux.

La question qui me préoccupe, nous avons beaucoup débattu ce soir, j'ai lu comme tout le monde beaucoup de documentations. Il y a un élément qui m'apparaît un peu défaillant dans tout ce que j'ai pu lire, c'est la problématique du déplacement des populations à l'échelle de tous ces territoires parce qu'il y a 2 façons de voir les choses : où nous mettons en place un maillage territorial pour diriger les populations vers des lieux déterminés ou, à l'inverse, nous prenons en considération la situation des déplacements des populations là où se situent les régions et leur mouvement pour, ensuite, faire de l'aménagement du territoire, en considération de ces linéaires de déplacement.

Quand nous regardons les problématiques au niveau des routes, nous étudions d'abord le déplacement pendulaire des gens vers leur lieu de travail, vers leurs habitudes de consommation, vers leur lieu d'enseignement, etc. Là, ce que je ne retrouve pas, dans aucun des documents qui ont été publiés, c'est justement quels sont les grands mouvements de population qui affectent ces territoires, qui pourraient justifier ce que je lis ici « en quoi le projet participe-t-il à l'aménagement du territoire ? ». Je crois qu'il y a 2 manières de poser la question et, moi, je trouve que ça fait cruellement défaut cette analyse pour justifier ce que vous présentez comme étant inéluctable de faire cette ligne Poitiers – Limoges sur laquelle j'émetts les plus grandes réserves.

### **M. SALIN**

Je comprends vos réserves, mais, si vous voulez, concernant l'assèchement du TER, je répéterai ce que j'ai dit tout à l'heure, sur le TER, d'après les études socio-économiques, il restera 290.000 personnes sur 340.000 ; nous n'asséchons pas. Il y aura certes un report, mais il y aura quand même 290.000 personnes qui utiliseront le TER. Ça, c'est le premier élément.

Concernant la deuxième partie de votre question, je suis un peu surpris parce que nous avons dans le dossier support un certain nombre de cartes, dont celle de la

page 26 qui est les flux annuels de voyageurs en moyenne et courte distance en 2002 où nous décrivons un certain nombre de flux que nous constatons au départ de Limoges. Nous voyons que Limoges échange principalement avec les villes de sa région administrative, et cela ne surprendra personne, mais aussi échange avec Poitiers et échange quand même beaucoup avec Poitiers. Quand nous savons l'état de sécurité de la RN 147, le temps qu'il faut et le nombre de fréquences qu'il y a sur la liaison ferroviaire, nous avons quand même des nombres de voyageurs qui sont aussi importants que les relations que nous avons avec Châteauroux. En terme d'infrastructure routière, nous ne pouvons pas comparer la RN 147 avec l'A20. En terme de relation TER, nous ne pouvons pas comparer ce qu'il y a entre Limoges et Châteauroux avec ce qu'il y a sur Poitiers.

Nous voyons quand même qu'il y a des flux d'échanges qui sont fortement polarisés à l'intérieur du Limousin, mais aussi avec Poitiers, Périgueux et Angoulême. Nous avons fait les études et nous les avons montrées dans le dossier support. Il y a une carte similaire pour les trajets longue distance où, là, bien sûr, ça ne surprendra personne, les trajets longue distance, nous voyons qu'il y a une prédominance de ce que nous appelons dans notre jargon technique « les trajets radiaux » qui sont les trajets province – Paris. Nous voyons que, globalement, 80 % des flux longue distance, depuis Limoges, mais également depuis Brive et depuis Cahors, sont vers l'Ile-de-France et Paris. Vous avez ici la carte tout mode où vous avez des décompositions part du fer et part de la route.

Ce que je tiens à répéter, c'est qu'il n'y aura pas assèchement de la relation TER. Nous avons 2 services aux finalités totalement différentes. L'un ne se superpose pas à l'autre, ils se complètent mutuellement. C'est l'avantage justement du TGV, d'utiliser au maximum les synergies qui peuvent se développer avec les réseaux de TER. C'est ce que nous constatons partout où il y a des TGV.

## **M. LE MILIN**

Je vais revenir sur un point qui me gêne aussi, c'est l'entrée que vous nous avez proposée sur Poitiers. Parallèlement à ça, je crois savoir qu'au niveau de la région Poitou – Charente, il a été demandé une étude sur ce qu'on appelle l'autoroute ferroviaire, c'est-à-dire l'acheminement du fret. L'entrée sur Poitiers, connaissant quand même un peu les installations, ça me semble compliqué votre affaire.

Pour ce qui est de ce projet en voie unique, jumeler des TGV au niveau de Poitiers, déjà, il faut constater qu'il y en a beaucoup qui sont jumelés à l'arrivée, donc vous en mettez un troisième à la fin, je ne sais pas trop. Pour ce qui est de voie unique, chacun connaît l'exploitation de la voie unique ; dès que nous voulons augmenter soit le cadencement, soit faire face à des retards, nous connaissons les problèmes qui sont engendrés, c'est-à-dire point de croisement, etc. Il faut savoir quand même qu'une circulation LGV, on s'approche des vitesses de l'aérien, mais nous restons un transport terrestre, avec tous les aléas que ça peut avoir. Nous savons bien que nous arrivons à des chiffres de 91 % de régularité ; nous pouvons guère aller au-delà parce qu'il y a toujours des incidents qui arrivent, qui génèrent des retards. Quand, à l'extrémité, nous passerons sur un tronçon de 75 km en voie unique, et qu'il y aura ce couplage, ça sera des situations, à mon avis, complexes à gérer. C'est pour ça que le

projet de raccord sur l'axe transeuropéen avait peut-être pour vocation d'obtenir un projet un peu plus ambitieux en ayant une double voie et permettre peut-être d'avoir aussi des circulations avec un taux de régularité qui, je pense, seront supérieures parce que, là, vous restez sur un chiffre de 11 circulations, mais il sera très difficile, dans le cas d'un succès, d'aller au-delà. Comme je l'ai dit, la part pour l'autoroute ferroviaire, vous l'écartez totalement, je ne sais pas.

## **M. ROUSSEAU**

En ce qui concerne l'autoroute ferroviaire, j'ai déjà été amené à répondre dans plusieurs réunions sur ce dossier qui est un dossier sur lequel RFF est très impliqué puisque, après l'autoroute ferroviaire sur le Sud Est, celle qui doit aller de Bettembourg vers le Sud Est au Luxembourg, les réflexions sont pleinement engagées pour la réalisation, et ça fait parti des dossiers qui sont étudiés dans le cadre des contrats de projet, c'est-à-dire les financements conjugués de l'Etat et des régions, sur plusieurs régions concernées.

L'idée est bien d'avoir un schéma de desserte qui parte éventuellement du Nord Pas-de-Calais et, en tout cas, du Sud de l'Ile-de-France, voire du Loiret - il y a encore différentes configurations qui sont examinées - pour aller vers un site de ce côté-ci des Pyrénées et pour aller vers Vittoria en Espagne, avec l'adaptation de la voie espagnole à l'écartement standard.

Il est clair que ce projet d'autoroute ferroviaire est étroitement lié au développement de la LGV SEA puisque l'autoroute ferroviaire pourrait avoir une première application avec un nombre significatif de circulations, à l'horizon où nous envisageons la ligne à grande vitesse, c'est-à-dire du côté de 2016, où, à ce moment-là, il est envisageable d'avoir un nombre de l'ordre de 15 allers et retours par jour.

Le deuxième coup d'accélérateur que pourrait subir ce projet, ça serait la création de la ligne à grande vitesse entre Bordeaux et la frontière Pyrénéenne qui permettrait, à ce moment-là, de porter éventuellement le schéma à 25 circulations par jour. Il y a, à l'évidence, des problèmes de gabarit en Poitou - Charente et en Aquitaine, gabarit haut. . Il y a des problèmes de gabarit bas à résoudre, mais, pour les échéances 2016 - 2025, c'est un projet qui est lancé et qui a été incorporé dans nos réflexions par rapport à l'utilisation du complexe de Poitiers.

## **Mme LARIVAILLE**

Merci. Madame.

### **Une intervenante**

Je ne suis pas de votre avis, ça ne sert à rien d'avoir un TGV entre Poitiers et Limoges. Ça ne desservira aucune des villes. Nous sommes déjà assez enterrés comme ça. Ne continuez pas à nous enterrer complètement.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci, c'est un avis. Madame.

### **Mme DUQUESNOY - « Amis de la Terre Poitou » et Association ARDAN**

Françoise DUQUESNOY, des « Amis de la Terre Poitou », de l'Association ARDAN du Sud Vienne et, par ailleurs, voyageuse avec la SNCF. Puisque vous nous invitez à faire une proposition alternative, à une époque où il apparaît urgent pour notre survie en tant qu'humain sur cette planète de réduire notre consommation d'énergie, et nous parlons de facteur 4, comment peut-on encore élaborer des projets dont l'objectif n'est que de faire gagner quelques minutes puisque, si je m'en réfère aux chiffres qui ont été donnés tout à l'heure, on gagnerait une demi-heure, non pas par rapport à la situation actuelle, mais par rapport à une situation envisageable de liaison en une heure 15. Pourquoi pas gagner du temps ? Mais ces gains de temps sont des surconsommations d'énergie, le coût en énergie de la réalisation des infrastructures, l'augmentation de l'énergie consommée pour la traction ; quand on passe de 200 à 300 km heure, on consomme plus.

Dans les notes sur l'environnement, le maître d'ouvrage fait remarquer que l'énergie qu'il utilise provient d'une source qui émet peu de gaz à effet de serre. Je pense qu'il n'a pas dû prendre en compte le coût de l'énergie de toute la filière de l'électricité d'origine nucléaire dont il parle.

En conclusion, nous ne pouvons qu'être favorables au transport en commun, pour le plus grand nombre et dans les meilleures conditions. Une liaison plus rapide Limoges - Poitiers, hors grande vitesse, serait plus respectueuse de l'environnement et des crédits d'investissement, je ne veux pas dire des deniers de l'Etat via RFF parce que d'autres l'ont déjà dit. Je pense que tous ces crédits, cette énergie et cette énergie en tant que matière grise pourraient être utilisés à l'amélioration des dessertes locales, sans pour autant nuire aux liaisons entre villes puisque les liaisons ville à ville Limoges - Poitiers pourraient être améliorées. Peut-être que nous pourrions nous donner rendez-vous dans 20 ans, mais nous parlerons peut-être alors de remettre en service des lignes qui ont été abandonnées ; il y en a dans notre secteur puisque les terrains n'ont pas encore été aliénés. Merci.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci Madame.

## **M. ROUSSEAU**

Je veux quand même rappeler que tout développement de ligne à grande vitesse permet d'assurer l'acheminement des personnes avec des équipements de traction électrique, c'est-à-dire que, dans la plupart des cas, ça induit la suppression de certaines relations aériennes à courte distance, très consommatrices d'énergie. Le TGV a permis un basculement du trafic routier qui, lui aussi, consomme des énergies qui sont certainement beaucoup plus polluantes que ne peut l'être un TGV.

Vous avez dit « finalement, nous devons consommer beaucoup plus quand on roule à 320 qu'à 200 à l'heure ». Je peux vous dire qu'en terme de consommation, un train Corail qui est moins aérodynamique qu'un TGV roulant à 200 à l'heure sous 15.000 volts, sur la ligne actuelle qui monte vers Orléans, est beaucoup plus consommateur d'énergie qu'un TGV beaucoup plus profilé circulant sous un équipement à 25.000 volts. Quelque part, nous sommes dans des raisonnements où nous cherchons à minimiser l'utilisation de l'énergie fossile et nous cherchons à avoir des dispositifs d'utilisation de l'énergie électrique les plus performants possibles.

## **M. SALIN**

Vous avez devant vous un certain nombre de ratios concernant la pollution des différents modes, qu'ils soient aériens, ferroviaires ou routiers. Nous ne pouvons pas nier le fait que le recours au ferroviaire participe au report modal route vers fer. Toutes les voitures, tous les déplacements que nous pourrions éviter sur la route en permettant de développer le ferroviaire me semblent intéressants, dans la mesure où nous voyons les ratios qui sont présentés ici, notamment que le transport de voyageurs en TGV nécessite 4,5 fois moins d'énergie et génère 20 fois moins de CO2 qu'une voiture. Il y a des ratios qui militent en faveur du développement du ferroviaire.

## **Mme LARIVAILLE**

Juste un petit mot à Madame DUQUESNOY qui posait une question pour savoir quand sortait le cahier d'acteur des « Amis de la Terre ». Il va sortir en principe jeudi. Je suis tout à fait désolée qu'il ne soit pas disponible aujourd'hui. Jeudi, il sera disponible et nous serons à Confolens.

## **Mme DUQUESNOY**

Il est en ligne sur votre site en ce moment ?

## **Mme LARIVAILLE**

Montmorillon, le 4 décembre 2006

Oui, il est en ligne sur le site.

**Mme DUQUESNOY**

Merci. J'invite les personnes qui souhaitent le consulter de s'y reporter.

**Mme LARIVAILLE**

Merci. Monsieur.

**M. DETRAZ**

Je voudrais parler des délais de prise de décision. Est-ce qu'on a pensé que, si le principe est retenu dans 6 mois, si j'ai bien compris, il faudra, à partir de là, environ 6 ans avant de savoir quel est le fuseau choisi, ce qui veut dire que, pendant 6 ans, tous les projets, les microprojets sur ces 3 fuseaux risquent d'être bloqués. Nous n'allons pas prendre des décisions d'investissement foncier, d'aménagement forestier, etc., si nous savons que nous sommes peut-être menacés par le passage d'un TGV.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur. Monsieur SALIN.

**M. SALIN**

Concernant le point que vous évoquez, à l'issue du débat public, RFF aura à prendre une décision avant le 18 mai 2007. Nous aurons, ensuite, une phase d'étude préliminaire. Déjà, à l'issue du débat public, nous saurons si nous avons à continuer, si nous continuons, si nous continuons sur une, deux ou trois options. Donc, déjà, à ce niveau-là, il y a peut-être certaines options qui sont susceptibles de ne pas être étudiées, ce qui lèverait un certain nombre d'options.

Ensuite de quoi, nous entamerons une phase d'étude préliminaire qui donnera lieu à une décision ministérielle et qui permettra de choisir, au sein des options, s'il y en a plusieurs, un fuseau dans lequel nous développerons le futur tracé.

Nous n'allons pas attendre 6 ans pour savoir où il passera. Il y a une démarche progressive qui va permettre de faire tomber une ou plusieurs options, un ou plusieurs fuseaux, et après, de savoir où nous passons dans le cadre de la DUP. Tout cela se fera, bien sûr, en concertation avec l'ensemble des personnes concernées : des élus aux représentants socioprofessionnels, à vous et à l'ensemble des personnes concernées par ces options et ces fuseaux.

## **Mme LARIVAILLE**

Bien. D'autres interrogations, questions, avis ?

## **M. LE MILIN**

Sur la revue que vous nous avez distribuée, je m'inquiète de voir des chiffres de populations qui datent de 1999. On va tout de suite m'expliquer qu'il n'y a pas eu de recensement depuis, mais, parallèlement à ça, nous trouvons dans des articles publiés par l'INSEE des évolutions du mode de vie des populations, à savoir ce que nous appelons les rurbains, c'est-à-dire la volonté de chacun d'aller s'installer dans des couronnes de 25 km autour des agglomérations, ce qui modifie totalement les habitudes de transport, des équipements à apporter à toutes ces populations.

Personnellement, je participe à des préparations de contrats de territoire pour présenter ça à la région ; nous sommes bien ennuyés et chacun d'entre nous est conscient de toutes ces constructions que nous voyons arriver en zone rurale et en périphérie assez lointaine de ville.

Il y avait un article dans un journal qui sortait par quelqu'un de l'INSEE qui disait « comment restaurer l'attractivité des centres villes ? ». Est-ce que c'est votre projet qui participe à ça ou est-ce que nous ne devons pas plutôt nous orienter vers une vraie demande des usagers, c'est-à-dire essayer de passer non plus dans les centres villes, mais peut-être sur des couronnes où nous avons le bassin de population le plus important ?

## **M. SALIN**

Concernant l'étalement des taches urbaines, d'une manière générale, c'est un phénomène que l'on constate et c'est ce qui a fait que, dans les deux agglomérations qui sont à l'extrémité de cette LGV, Poitiers et Limoges, nous avons retenu le principe de venir greffer la ligne nouvelle sur les lignes actuelles, pour éviter justement à avoir à créer une section de ligne nouvelle dans des espaces déjà denses au point de vue urbanisation, ou qui, dans les années à venir, s'urbaniseront.

Concernant, après, le fait de desservir les gares centres, je pense que c'est un élément d'attractivité parce qu'aujourd'hui, c'est le point de convergence de l'ensemble des réseaux de transport urbain. C'est généralement le point de convergence des transports de cars départementaux, notamment à Limoges, et ça le sera aussi sur Poitiers. Et puis, c'est le point de convergence du réseau de TER, qu'il soit par car ou qu'il soit ferroviaire. Au jour d'aujourd'hui, c'est quand même le meilleur endroit pour venir implanter une gare, et sans aller consommer d'espace en périphérie où l'on ne sera pas sûr forcément de desservir tout le monde parce que, si nous mettons une gare au Sud, il faudra que les gens du Nord traversent l'agglomération. Si vous voulez, la solution de desservir une gare centre semble la solution de meilleur compromis.



## **M. ROUSSEAU**

En plus, dans les schémas de TER, il est clair que, régulièrement, nous voyons apparaître dans différentes régions la création d'arrêts sur des lignes TER pour desservir des zones qui, il y a encore quelques années, n'étaient absolument pas remplies de population.

Quand nous aurons des possibilités d'augmenter les circulations sur la ligne actuelle, il est clair que des zones comme Mignaloux ou autres, dans le cadre de dessertes de bassin qui pourraient partir de Montmorillon, desservir Lussac, pourraient trouver toute leur pertinence. Je crois que, là où il y a besoin de proposer des solutions efficaces à la clientèle des rurbains comme vous le dites, c'est à travers les lignes TER existantes que nous pouvons trouver des schémas adaptés.

## **M. LE MILIN**

Par rapport au tableau qui figure page 15, l'absence de la Charente dans vos tableaux, c'est peut-être une erreur de l'imprimeur, mais nous devons être à jour de toutes nos cotisations vis-à-vis de l'Etat, donc nous aimerions bien y figurer quand même.

Par ailleurs, les chiffres de 1999, vous n'avez aucune donnée pour les ajuster ?

## **M. SALIN**

Concernant les données de 1999, nous avons pris les données de 1999 parce que ce sont les données qui nous sont accessibles pour l'ensemble des communes. Bien sûr qu'il y a eu des recensements partiels, mais nous ne les avons pas pour tous.

Il faut savoir aussi que, dans les modèles notamment de trafic, il y a un certain nombre de coefficients qui sont pris, qui permettent de tenir compte du développement des aires urbaines et d'un certain nombre de choses, notamment du PIB.

Nous avons pris 1999 parce que c'était la base commune pour tout le monde. C'est vrai qu'elle commence à dater, mais c'est toujours le problème quand nous arrivons dans cette période-là, quasiment 7 - 8 ans après un recensement, mais les données sont redressées dans le cadre des modèles.

## **M. ROUSSEAU**

Un petit complément : les départements qui sont évoqués, ce sont les départements qui sont directement impactés par le projet. C'est pour ça que ne figurent pas la Charente et Angoulême.

**Mme LARIVAILLE**

D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

**M. COMPAIN**

*(Intervention sans micro)* ... de transport de marchandises.

**M. ROUSSEAU**

Monsieur, nous essayons de maintenir l'ensemble des lignes fret et, si nous faisons référence à la région Centre où il y a beaucoup de lignes uniquement fret, nous avons des réflexions pour des schémas de remise à niveau d'un certain nombre de lignes. Le problème qui se pose actuellement sur le fret, ce sont des redéploiements qui ont été faits par l'entreprise SNCF en tant que transporteur fret. Dans la région Centre, actuellement, nous connaissons sur le trafic de céréales, avec l'arrivée de WSI qui est un transporteur britannique, des reprises sérieuses d'activité sur des lignes où l'abandon se faisait progressivement. L'ouverture du marché se révèle, ce n'est pas encore le cas dans le Limousin, mais c'est typique dans la région Centre, un apport important par rapport au développement du fret.

En ce qui concerne les projets à plus long terme susceptibles de dégager les autoroutes, ce que tous ceux qui utilisent une autoroute ont envie de trouver comme solution, RFF y travaille avec les autoroutes ferroviaires. Je signale que tous les dossiers sur lesquels nous travaillons pour les autoroutes ferroviaires, nous sommes accompagnés par les sociétés d'autoroute qui voient très bien qu'elles n'ont pas de solution autre que de reporter une partie du trafic des camions sur le ferroviaire.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur ROUSSEAU. Monsieur.

**M. COCHIN**

J'ai deux questions, une d'agriculteur et l'autre d' élu.

Celle de l'agriculteur : dans le cas où la ligne passe dans une zone agricole, sachant qu'une ferme peut se situer à peu près tous les kilomètres ou tous les 2 kilomètres, quel est l'espace prévu pour la traversée de la ligne. Je pense, par exemple, au passage des animaux, au passage du matériel agricole qui ne roule pas très vite.

Celle de l' élu : dans le cas d'un passage du TGV sur une commune, est-ce qu'il y a des compensations financières prévues, telles que EDF le fait pour les lignes à très haute tension ?

## **M. SALIN**

Concernant l'impact sur les exploitations agricoles, notamment au niveau des rétablissements des circulations, lorsque nous allons nous engager dans le processus d'étude, il va y avoir notamment un recensement de toutes les entreprises agricoles, de toutes les exploitations agricoles, avec le parcellaire, et il y aura des discussions sur notamment les cheminements.

D'une manière générale, Réseau Ferré de France, comme peut l'être le département ou la région maintenant, est tenu de rétablir toutes les circulations. Ça ne veut pas dire qu'il y aura rétablissement un pour un, mais il y aura rétablissement des circulations. Je sais que, sur certains projets de LGV, dans les protocoles entre Réseau Ferré de France et les organismes professionnels agricoles, il y a des protocoles qui régissent les acquisitions, il y a des protocoles qui régissent les nuisances pour l'exploitation durant les travaux et puis un autre dont je ne me rappelle plus. Si vous voulez, il y a un ensemble de protocoles qui régissent de façon stricte les modalités d'acquisition ou, éventuellement, d'indemnisation des agriculteurs.

Concernant les dédommagements ou les compensations pour les communes, du type de ce que peut faire EDF, je ne sais pas les compensations que fait EDF au niveau des communes, mais, si vous voulez, ce que je sais, c'est que Réseau Ferré de France est tenu, notamment au niveau des circulations, de rétablir toutes les circulations, et c'est compris dans le coût du projet. Une voirie communale qui existe, si nous sommes obligés de la mettre en passage supérieur, c'est-à-dire un pont, ou en passage inférieur, ça, c'est compris dans le coût du projet.

## **M. COCHIN**

Les compensations EDF, c'est pour les nuisances visuelles. Pour le TGV, il y aura au moins les nuisances du bruit. EDF verse des sommes aux communes traversées. C'est calculé sur la base des poteaux haute tension. Apparemment, vous n'avez pas l'air d'être au courant. C'était pour savoir s'il y avait quelque chose du même genre qui était prévu pour les communes.

## **M. SALIN**

A ma connaissance, non, il n'y a pas une indemnisation financière au titre des nuisances générées par la ligne. Par contre, RFF, notamment au niveau du bruit, est tenu au respect de la réglementation en vigueur et a une obligation de résultat, c'est-à-dire que le niveau sonore pour une habitation ne doit pas dépasser certaines normes et RFF doit mettre, dans le cadre du projet, en œuvre toutes les mesures pour respecter les normes. S'il s'avère qu'à l'issue des travaux, les normes ne sont pas totalement respectées, RFF est tenu de refaire des installations qui permettent de répondre à ces normes.

En matière de paysage, il y a des choses qui, éventuellement, peuvent se discuter entre les communes et le maître d'ouvrage en terme d'intégration paysagère, ce genre de chose, puisqu'il y a des discussions, il y a de la concertation, mais, à ma connaissance, et je parle sous le contrôle de Richard ROUSSEAU, il n'y a pas d'indemnisation financière comme celle que vous avez évoquée pour EDF.

Ce n'est pas que je veuille polémiquer, mais, par rapport à un pylône, EDF ne met pas en place un certain nombre de mesures de compensation comme RFF peut le mettre. Alors, ceci explique peut-être cela. C'est vrai que les installations sont différentes et l'intégration paysagère est peut-être plus problématique, plus difficile, ce qui fait qu'il y a peut-être compensation financière alors que RFF, lui, travaille plutôt sur des compensations d'intégration et autres.

**Mme LARIVAILLE**

Bien. Autres questions ? Non, il n'y a plus d'autres questions. Je pense que la soirée a quand même été longue et très riche. Il y a eu énormément d'échanges et je m'en réjouis.

**M. SALIN**

Madame la Présidente, nous n'avons pas présenté le petit fascicule.

**Mme LARIVAILLE**

Vous avez effectivement sur la table un petit document qui est un document réalisé par RFF à la demande de la Commission et qui répond à un certain nombre de questions. A la sortie, vous avez de quoi vous désaltérer.