

Débat public
Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Poitiers, le 12 décembre 2006

Réunion de clôture

Nombre de participants : 90 personnes

Participants :

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

MAÎTRE D'OUVRAGE RFF : Hervé DE TREGLODE ; Sylvestre SALIN ;
Richard ROUSSEAU

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

Nous ne sommes pas très nombreux, mais cela ne nous empêche pas de commencer cette réunion. Cette réunion, comme celle qui se tiendra à Limoges demain, est une réunion de clôture, non pas du débat puisque celui-ci se termine le 18 décembre à minuit, ce qui vous donne encore quelques jours pour vous exprimer, mais c'est une réunion de clôture des réunions publiques, ce qui veut dire que nous ne débattons pas, ce soir. Si vous avez des questions à poser au maître d'ouvrage, ou des avis qui appellent une réponse de la part du maître d'ouvrage, vous êtes invités à les formuler par écrit.

Cette réunion a pour objet de vous présenter les principaux éléments qui ont caractérisé le débat, au niveau de la forme et du fond, vu côté Commission. J'ai bien dit « principaux éléments » car il ne s'agit pas, aujourd'hui, de vous faire le compte-rendu du débat. D'abord, le débat, comme je l'ai dit, n'est pas terminé et puis, je dirais, chaque chose en son temps.

Par ailleurs, il faut que vous sachiez que le compte-rendu du débat que nous ferons ne peut être rendu public qu'après avoir été validé par la Commission Nationale.

Au cours de cette soirée, nous entendrons les différents acteurs du débat, le maître d'ouvrage, qui nous dira ce qu'il retient du débat. Je vous inviterai, ensuite, à vous exprimer et à exprimer votre point de vue en répondant à la question simple : « pouvez-vous préciser votre position à l'issue des débats ? ».

Nous sommes également intéressés par votre opinion sur le débat lui-même, son déroulement, et ce que vous en avez, bien sûr, retiré.

Nous ne sommes pas très nombreux, mais, malgré tout, je pense qu'il serait difficile de fonctionner sans quelques règles. Je vous demanderai donc impérativement de formuler vos demandes d'intervention par écrit. Pour traiter ces demandes d'intervention et respecter le principe de neutralité qui nous est imposé, nous avons mis en place un dispositif qui permet d'enregistrer les demandes au fur et à mesure que les hôtes les transmettent à l'équipe technique, et de les afficher sur écran. Vous serez ainsi informés de votre rang de passage.

Je vous remercie de bien vouloir vous plier à cette petite discipline et, par ailleurs, je vous demanderai d'être le plus synthétique possible, chaque intervention ne devant pas durer plus de 5 - 6 minutes. Nous serons très stricts sur ce point ; nous aurons une horloge qui nous permettra effectivement de minuter votre temps de parole. Monsieur ANDRAULT veillera à ce que les uns et les autres ne débordent pas.

Bien entendu, formule habituelle, je souhaite que tout ça se passe en toute sérénité et cordialité.

Le déroulement de la réunion :

- Vous entendrez la Commission Particulière du Débat Public vous raconter la façon dont elle a vécu cette année de débat public, puisque vous verrez que nous n'avons

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public pas commencé le 1^{er} septembre, sur la forme, et également quelques éléments que nous avons tirés au niveau du fond.

- Ensuite, le maître d'ouvrage nous dira également ce qu'il a retiré de ce débat.
- Enfin, nous vous passerons la parole et nous clôturerons la réunion quand nous n'aurons plus rien à nous dire.

Intervention de la Commission Particulière du Débat Public

Pierrette LARIVAILLE

Nous allons commencer par la phase préparatoire du débat public.

🔗 Les dates clés

Quelques dates clés pour fixer un peu les idées :

- Le débat public, sur ce projet de ligne grande vitesse, nous avons commencé à en parler officiellement le 18 octobre 2005, date à laquelle la Commission Nationale du Débat Public a reçu la lettre de saisine du maître d'ouvrage et le dossier de saisine concernant la création d'une ligne grande vitesse entre Poitiers et Limoges.
- Le 7 décembre 2005, la CNDP a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public, considérant l'importance des enjeux en termes socio-économiques, d'aménagement du territoire, considérant également l'étendue de la zone et la diversité des impacts possibles sur l'environnement, selon les scénarios envisagés.
- Ce même jour, le 7 décembre, elle me nommait Présidente de la Commission Particulière du Débat Public.
- Le 1^{er} mars, la CNDP arrête définitivement la composition de la Commission Particulière composée de 5 membres :
 - Michel PERIGORD,
 - Josette FOURRIER,
 - Michel ANDRAULT,
 - André POINTUD,
 - et moi-même.
- Le 5 juillet, la CNDP considère que le dossier du maître d'ouvrage est suffisamment complet pour engager le débat et approuve le calendrier du débat qui est proposé par la CPDP, calendrier qui fixe la date d'ouverture du débat et la fin du débat, et qui fixe également le programme des réunions publiques.

- Le 6 juillet, la Commission Particulière fait un point presse et procède à la mise sur le site du dossier du maître d'ouvrage. Vous voyez que nous n'avons pas perdu de temps entre le moment où la CNDP a pris la décision d'engager le débat public et l'information que nous avons pu diffuser très rapidement, dans la mesure où nous avons bien senti que nous arrivions en période de vacances et qu'il fallait évidemment faire au plus vite.
- Madame FOURRIER parlera tout à l'heure des procédures mises en œuvre pour informer et vous verrez que, pendant toute la période d'été, nous nous sommes un peu dépensés et, le 29 août, le débat public était lancé par 2 conférences de presse :
 - une à Limoges,
 - une à Poitiers,en présence de Monsieur Yves MANSILLON qui est Président de la Commission Nationale.
- Le 1^{er} septembre, le débat public est ouvert.

↪ **Le fonctionnement de la Commission**

En ce qui concerne le fonctionnement de la Commission, l'ensemble des moyens nécessaires à l'organisation des débats a été mis en place par RFF sur demande de la Commission.

Une secrétaire générale a été recrutée au 1^{er} février, Jennifer LIEGEOIS, que vous connaissez tous maintenant, puis, une assistante, Isabelle URO, et, plus récemment, pour s'occuper de la gestion du système « questions – réponses », une seconde assistante, Cécile LUCAS.

La CPDP a pu disposer début mars de locaux équipés 31 Place de la République à Limoges et s'assurer ultérieurement pour l'organisation du débat des conseils et de l'assistance d'une agence spécialisée qui est représentée dans nos réunions par Eric ANDRE que vous avez eu aussi l'occasion de rencontrer.

Parallèlement à cette installation, des entretiens préalables avec les principaux acteurs du territoire ont été conduits. Ça a été une des premières tâches que s'est assignée la Commission. Des contacts ont aussi été établis avec l'administration, les préfets, les services de l'Etat, les élus au niveau régional, départemental et local, les Chambres Consulaires, les associations, etc.

Nous avons participé, sur invitation de Monsieur le Préfet BUR, aux réunions du comité de suivi les 3 avril et 12 mai.

L'objectif de ces entretiens et rencontres était, pour nous, d'informer nos interlocuteurs du débat public, de présenter bien sûr la Commission, sa mission, d'expliquer les principes du débat et aussi – c'était très important pour la suite de nos travaux – d'enregistrer les observations des uns et des autres, tant sur l'organisation du débat que sur les problématiques à aborder au cours de ce débat.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Bien entendu, nous avons rencontré le maître d'ouvrage pendant toute cette période.

Nous avons eu plusieurs rencontres techniques dans le cadre, notamment, de la préparation du dossier qui devait permettre d'ouvrir le débat. Ces rencontres nous ont permis, à nous, CPDP, de comprendre la problématique du projet et également celle du maître d'ouvrage.

Le rôle de la CPDP et, en dernier ressort, de la CNDP, a été de s'assurer que les informations, les explications et les justifications fournies par le maître d'ouvrage étaient suffisamment complètes au vu notamment des objections et des interrogations que nous avons pu relever au cours des entretiens préalables dont j'ai parlé tout à l'heure, ceci, afin que le débat puisse s'engager dans de bonnes conditions.

Le maître d'ouvrage conservait, bien entendu, dans ce cadre, l'entière responsabilité de son dossier, tant sur le fond que sur la forme. La Commission s'est attachée également à ce que le dossier soit lisible et accessible au plus grand nombre.

La CPDP ne s'était pas interdit de demander, en cours de débat, des éléments complémentaires au maître d'ouvrage. C'est précisément ce qui a été fait et qui a conduit, en particulier, RFF à publier la petite plaquette que vous connaissez et qui se veut répondre aux questions qui ont été les plus fréquemment posées au cours des 2 premiers mois du débat.

J'en ai terminé avec le contexte dans lequel nous avons travaillé. Je vais, maintenant, passer la parole à Josette FOURRIER qui va vous parler de l'organisation du débat.

↳ **L'organisation du débat**

Mme FOURRIER

S'agissant de l'organisation du débat, tout le travail que nous avons fait avec RFF sur le document de présentation, ainsi que les rencontres avec les nombreux acteurs concernés par le projet nous ont permis de définir cette organisation.

Nous nous sommes interrogés d'abord sur les questions relevant du débat, ainsi que sur le périmètre territorial concerné par ce débat. En fait, très rapidement, il nous est apparu que, au-delà de ce qui touche aux options de passage, la question de l'opportunité du projet était centrale, et nous avons pu vérifier que c'était vrai.

Ça nous a donc amenés, s'agissant du territoire concerné, à ne pas nous limiter simplement au territoire supportant les options de passage, mais à englober la quasi-totalité du territoire du Limousin, notamment l'Ouest de la Creuse et de la Corrèze, mais aussi les départements du Lot, de la Dordogne et de l'Indre. Nous avons même envisagé, un temps, ce que nous n'avons pas fait, de nous rendre à Aurillac.

Par ailleurs, toujours pour définir ce que serait cette organisation du débat, nous avons considéré comme nécessaire d'éclairer le débat en apportant des éléments d'information complémentaires portant sur les questions relevant de l'aménagement du territoire, les perspectives d'évolution de la mobilité dans les 20 prochaines années, ainsi que les effets de la grande vitesse ferroviaire sur l'environnement
Poitiers, le 12 décembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public humain et naturel, d'où l'organisation de 4 réunions thématiques qui nous ont permis d'écouter des experts sollicités par la Commission ou bien d'entendre des spécialistes de RFF.

Il nous est également apparu nécessaire de consacrer une réunion à l'audition des propositions alternatives ou complémentaires dont nous avons eu connaissance, ainsi qu'un atelier que nous avons appelé « atelier pédagogique » sur le problème délicat du financement.

Tout cela nous a emmenés à ce calendrier du débat des réunions publiques que vous connaissez et que nous avons vécu ensemble, avec beaucoup d'entre vous, je crois.

Une première phase a été centrée autour des réunions territoriales, ce qui nous a permis de nous rendre sur l'ensemble du territoire impacté par le projet, tel que je l'ai défini précédemment. Une deuxième phase plus restreinte nous a amenés autour de réunions de proximité sur les zones concernées par les options de passage à Bellac, Montmorillon et Confolens.

↳ **Mise en place du dispositif de communication**

La deuxième partie de cette phase d'organisation, ça a été la mise en place du dispositif de communication. Un débat public qui n'est pas connu ou un débat public qui ne permet pas à la population concernée de s'exprimer, ça ne sert à rien.

Notre dispositif de communication poursuivait donc un double objectif :

- premièrement, assurer l'information des habitants du territoire concerné, afin de favoriser leur participation au débat ;
- deuxièmement, donner à ces habitants les moyens de s'exprimer, de questionner le maître d'ouvrage et de faire connaître leur opinion.

d'où un dispositif d'information dont vous voyez ici les principales lignes, reposant notamment sur :

- l'envoi, fin août, par mailing non adressé, aux habitants de la Haute-Vienne, de la Creuse, de la Corrèze, de l'Indre, d'un dossier comprenant la synthèse du document du maître d'ouvrage et la lettre numéro un du débat ;
- l'envoi de documents à ce que nous avons appelé les institutionnels, c'est-à-dire les élus locaux, les chambres consulaires, les responsables économiques, dossier comportant le dossier complet du maître d'ouvrage plus la synthèse ;
- l'envoi de la documentation à la demande, ce qui n'est pas noté ici ;
- la diffusion dans des lieux publics, des expositions permanentes dans les gares et les mairies ;
- également des encarts dans la presse pour annoncer les réunions ; nous avons même distribué des tracts dans la rue de façon à informer les habitants de Périgueux de la réunion ;
- un dispositif de relation avec les médias qui nous a permis d'avoir de nombreux relais dans la presse régionale, la radio, la télévision, ainsi que des encarts presse.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
La deuxième partie du dispositif de communication tendait plutôt à permettre l'expression des populations concernées. Là, nous avons :

- le site internet qui a été créé au mois de mai, et qui mettait en ligne tous les documents du débat : dossier du maître d'ouvrage, journal du débat, études, cahiers d'acteurs, etc. ;
- la Foire Exposition de Limoges en mai 2006 où nous avons eu un stand ;
- un système de questions – réponses consultable également sur le site, avec des lettres T, des facilités pour que les personnes puissent nous questionner ;
- le journal du débat qui comprend 4 numéros ;
- les cahiers d'acteurs : je crois que nous atteignons le chiffre de 22 cahiers d'acteurs actuellement ;
- les réunions publiques ;
- la possibilité de se rendre dans les locaux de la Commission à Limoges.

Toutes ces statistiques concernant l'utilisation de tous ces moyens vont vous être commentées par Michel PERIGORD tout de suite.

Je voulais juste dire un dernier mot sur la réunion d'acteur qui s'est tenue le 26 juin dernier, au cours de laquelle nous avons rassemblé une cinquantaine de personnalités (élus locaux, responsables économiques, responsables associatifs) pour leur présenter les grandes lignes du débat, recueillir leurs suggestions, leurs réactions qui nous ont été évidemment précieuses et dont nous avons tenu largement compte.

Maintenant, c'est Michel PERIGORD qui va vous commenter les statistiques concernant le déroulement du débat.

Michel PERIGORD

La couverture médiatique

Merci. Tout d'abord, la Commission Particulière tient à souligner le travail de la presse, à l'origine d'une production riche et variée sur la question du projet, tant en phase de préparation que pendant la durée du débat public.

Au total, 260 articles ont été publiés. 20 reportages télévisés ont été tournés. De nombreux reportages radio ont porté sur le débat ou le projet présenté par Réseau Ferré de France.

Cette couverture médiatique nous a permis de démultiplier nos actions de communication et de vous informer sur le débat. Cet accompagnement de la presse nous a également aidés à vous tenir informés tout au long de ces 4 mois de débat.

Beaucoup d'acteurs ont pris position dans les réunions publiques et ont ensuite utilisé la presse pour relayer leurs idées. Donc, à nouveau, au nom de la Commission Particulière, je tiens à remercier tous ceux, journalistes, rédacteurs en chef, responsables de publication, qui nous ont permis d'être écoutés et entendus.

Les participants au débat

Maintenant, si vous voulez bien, nous allons passer au déroulement du débat proprement dit. En ce qui concerne les statistiques, je ne voudrais pas vous chloroformer ce soir, mais il y a quand même quelques points saillants qu'il faut montrer.

En ce qui concerne, par exemple, la nature des documents qui ont été pris en compte par la Commission, nous pouvons constater, au niveau des acteurs territoriaux, par exemple, que ces acteurs territoriaux sont à l'origine de 70 % de la production. Arrivent ensuite les acteurs individuels, les citoyens impliqués dans le débat. La citoyenneté impliquée, c'était un des objectifs de la Commission Particulière. Ensuite, les associations ont contribué à alimenter le débat, soit par des pétitions, soit par des contributions écrites.

Bien sûr, cette analyse est assez différente des temps de prise de parole à l'intérieur du débat où, là, le monde politique et le monde associatif étaient beaucoup plus présents.

Au total, nous avons récolté 308 avis, 335 contributions (des courriers, des délibérations, des motions, des vœux).

La consultation du site internet

La consultation statistique de notre site : au total, il y a eu 15.000 consultations du site, avec une montée progressive jusqu'à l'ouverture du débat fin août et début septembre. Début septembre, nous avons un pic de consultation ; les gens étaient très curieux de savoir ce qu'était le débat public et, ensuite, de voir comment il s'organisait et ce qu'il contenait.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Ensuite, nous avons eu un palier de très haute fréquentation en octobre et novembre, avec un petit dôme en novembre. Ce chiffre s'explique par les réunions territoriales, c'est-à-dire les réunions délocalisées, là où sont susceptibles de passer les trois options de passage. En décembre, pour la première quinzaine, nous avons eu 1.400 visites sur le site. En tout, il y a eu 15.000 visites, ce qui est quand même très important.

La participation au débat

Ce qui est intéressant, c'est la participation au débat. En gros, 4.000 personnes se sont déplacées physiquement dans les réunions publiques et c'est un effort extrêmement louable. Il n'est pas facile de faire l'effort de quitter son chez soi et de venir 3 - 4 heures assister à un débat public, d'écouter, de prendre la parole ; c'est parfois difficile pour le citoyen ordinaire qui hésite avant de se lancer, mais, une fois que le débat est parti, certains s'exprimaient bien volontiers.

Puisque nous sommes à Poitiers, nous voyons que les trois réunions poitevines ont réuni 600 personnes. Aujourd'hui, nous sommes une petite centaine. A la première réunion, nous étions 340 et, à la seconde, qui était plus thématique, a réuni 140 personnes.

Nous pouvons constater que la réunion qui a pesé le plus est une réunion qui est en dehors des options de passage du maître d'ouvrage, c'est celle de Châteauroux, avec 1.500 personnes, ce qui fait à peu près 37 % de l'ensemble des personnes qui ont participé à un débat public.

Les réunions d'ouverture ont pesé relativement lourd, et on pourrait s'étonner que l'atelier pédagogique, qui avait été très demandé par des personnes d'origine très différente, des sensibilités très différentes, au niveau des explications sur le montage financier du projet, n'ait rassemblé que 50 personnes. Or, c'était un atelier de très, très grande qualité. Voilà pour les chiffres relatifs à la participation au débat.

Les cahiers d'acteurs

En ce qui concerne les cahiers d'acteurs, nous en avons récolté 22. Il y a, en gros, trois types de cahiers :

- les cahiers des Chambres Consulaires,
- les cahiers des acteurs territoriaux,
- les cahiers des associations,

qui se répartissent à peu près en part égale.

22 cahiers d'acteurs, c'est assez considérable, cela montre qu'il y a une très, très forte implication des institutions et des associations dans le débat.

En sortant, vous pouvez effectivement prendre des cahiers d'acteurs pour les parcourir et avoir différents points de vue sur l'analyse du projet présenté par Réseau Ferré de France. La documentation est riche, ça permet d'avoir des regards croisés et d'enrichir ses idées sur le débat public.

Les questions

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Les questions posées sont classées par thème et à Réseau Ferré de France. Sur un millier de questions environ, 25 % (248 sur 978) sont relatives à la justification du projet. Vous connaissez tous l'histoire du projet. A l'origine, il y a eu 2 projets avortés pour desservir Limoges et Poitiers.

Puis, ce sont les autres solutions ferroviaires ou les solutions alternatives qui ont fait l'objet d'un certain nombre de questions au maître d'ouvrage.

Ensuite, ce sont les questions relatives au trafic, au nombre de rames qui devront être mises en circulation.

Enfin, il y a une rupture dans les statistiques, il y a une décroissance d'intérêt.

Nous pouvons quand même remarquer que l'agriculture, la sylviculture et les questions foncières n'ont fait l'objet que de 13 questions à Réseau Ferré de France.

Enfin, les questions posées par thème à la CPDP : 65 questions, pour moitié, relatives à l'organisation et au calendrier du débat. Le type de question qui revenait le plus souvent : « pourquoi plus de réunions à Limoges qu'à Poitiers ? », par exemple.

50 questions ont été posées à la SNCF ; souvent revenaient la question du prix du billet et celle de la fréquence des trains.

Voilà pour un premier dépouillement des statistiques collectées par la CPDP. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur PERIGORD. Nous allons passer la parole à Monsieur POINTUD maintenant qui va parler du fond, c'est-à-dire retirer les principaux éléments qui nous sont apparus au cours de ce débat.

↳ Le fond du débat

M. POINTUD

La mission principale qui a été assignée à la Commission Particulière, c'est de rendre compte du débat pour éclairer, ensuite, ceux qui seront appelés à décider.

Aussi, aujourd'hui, la Commission doit-elle vous indiquer quels sont les points saillants qui sont apparus dans ce débat et qui seront traités dans le corps du compte-rendu qu'elle doit remettre dans les semaines qui viennent.

Il y a plusieurs groupes de questions, d'observations, d'avis qui ont été relevés au cours de ce débat. La liste que je vais vous présenter n'est pas exhaustive. Je ne traiterai, ici, que des éléments essentiels qui se dégagent des différentes réunions.

Le contexte historique

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
D'abord, le contexte historique particulier à ce débat et qui en fait son originalité : ce débat, il survient à la suite de projets qui, au fil des années, ont été, selon les responsables régionaux, plus ou moins abandonnés. La décision du procès-verbal du CIADT du 18 décembre 2003 a provoqué une certaine surprise parmi ceux qui, depuis longtemps, s'attachaient à l'étude et à la réflexion sur des projets précédents.

Les différents arguments

Deuxième grande observation, c'est que le besoin d'une ligne à grande vitesse a été assez généralement ressenti par tout le monde et l'urgence d'une réalisation a été soulignée.

D'abord, nous avons observé que les principaux arguments qui justifiaient la création d'une ligne à grande vitesse dans le dossier du débat avaient été repris par beaucoup d'intervenants, en particulier la situation défavorable au plan de l'aménagement du territoire de la région du Limousin et, plus généralement, de la région du Centre Ouest qui englobe le périmètre dont il a été question tout à l'heure.

Nous avons souligné le grand vide qui apparaissait dans les cartes des liaisons ferroviaires. Nous avons souligné aussi l'appartenance à un massif central souvent délaissé par les investissements de transport.

Deuxième observation qui a pu être relevée, c'est la nécessité, également ressentie par tous les responsables ou ceux qui se sont exprimés, d'un raccourcissement du délai d'acheminement vers Paris et la région parisienne. De ce point de vue, le critère de 2 heures de Limoges à Paris a été assez unanimement approuvé.

Troisième observation, c'est la nécessité, pour la région, de raccordement au réseau de ligne à grande vitesse européen et les conséquences favorables qui en résulteraient pour l'économie régionale.

Egalement, et ceci a été conforté par l'une des réunions thématiques, c'est le bénéfice de l'effet positif d'une ligne à grande vitesse sur l'aménagement du territoire.

Voilà, en gros, les principaux arguments qui ont été repris par les différents intervenants.

L'urgence d'une solution

Deuxième remarque, c'est l'urgence d'une solution. Le délai, de l'ordre de 10 années, a été jugé long et difficile à envisager sans que des améliorations plus rapides soient portées sur le réseau ferroviaire.

Pour être complet, je dois dire qu'il y a quand même eu quelques réticences, quelques remarques négatives sur l'opportunité de la réalisation de cette ligne à grande vitesse. Elles émanaient le plus souvent des représentants des associations d'écologistes, mais, il faut le souligner, ces représentants ont en effet insisté sur la priorité qu'il conviendrait de donner à l'amélioration du réseau existant par rapport à la création d'une nouvelle ligne à grande vitesse.

L'opportunité d'une LGV entre Poitiers et Limoges

Troisième grand groupe de remarques, c'est la question principale qui a été posée sur l'opportunité du choix d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Une grande partie des intervenants ont approuvé ce choix ; d'autres ont fait des réserves et quelques-uns ont répondu négativement.

Quels arguments ont été retenus par ceux qui ont dit « oui » ? :

- D'abord, la nécessité d'une liaison rapide entre les deux villes, de Limoges et de Poitiers. Là, il y a eu un consensus entre les villes et les agglomérations ;
- Deuxièmement, l'ouverture de la région Limousin sur le Poitou et, plus généralement, sur la façade Atlantique ;
- Troisièmement, l'opportunité de bénéficier de la réalisation de la voie Sud Europe Atlantique qui est concomitante au point de vue réalisation de la ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges si celle-ci se réalise et des avantages d'appartenir à ce grand couloir de transport du côté Atlantique ;
- Enfin, parmi les différents projets de ligne à grande vitesse qui pourraient résoudre le problème posé par les questions précédentes, le fait que cette ligne Limoges – Poitiers est celle qui représente la plus petite longueur de ligne nouvelle, donc, finalement, le coût le plus modeste.

Toutefois, et même parmi les défenseurs les plus acharnés de cette ligne Poitiers – Limoges, des observations ont été faites et quelques remarques présentées, en particulier, la nécessité d'améliorer le réseau TER et le réseau de proximité autour des agglomérations qui bénéficieront des arrêts de la ligne à grande vitesse.

Deuxième observation de même nature, c'est les améliorations qui restent nécessaires également sur la ligne historique Paris – Châteauroux – Limoges – Toulouse. Ça a été un point dur de certains débats.

Egalement, a été soulignée l'opportunité de réaliser non seulement la liaison avec Paris, mais également avec d'autres métropoles régionales comme Bordeaux, comme Lyon, comme Toulouse.

Ont été soulignés également parmi les réserves les risques du rattachement à la ligne SEA. En effet, les craintes sur l'encombrement de cette ligne, dans son approche vers Paris, les craintes d'un encombrement également de la gare Montparnasse ont été mises en évidence.

Enfin, il faut signaler qu'un troisième groupe d'opinion s'est dégagé, ceux qui sont franchement défavorables à la réalisation de cette ligne à grande vitesse. Nous retrouvons parmi ceux qui sont défavorables, en gros, les habitants de l'Indre et de la Creuse.

Les propositions alternatives

J'en reviens naturellement au quatrième point, celui des propositions alternatives. Il y en a eu plusieurs, elles émanent surtout des représentants du Nord de la région étudiée, de l'Indre et du Berry, et plus particulièrement de la région Centre.

Il y a deux contre-propositions essentielles :

- l'une présentée par l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées,
- l'autre par le groupe des Chambres de Commerce du Cher, de l'Indre et du Loiret.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Concernant la première contre-proposition, celle de l'Association TGV Berry - Limousin - Pyrénées, elle a fait l'objet d'un cahier d'acteurs, mais elle a également fait l'objet d'une étude complémentaire sur laquelle Madame la Présidente souhaite vous donner quelques détails.

Mme LARIVAILLE

C'est une étude qui a été faite à la demande du Président de l'Association qui m'a remis, le 5 septembre, un courrier demandant une étude comparative à faire effectuer par RFF, en tenant compte, précisait-il, du nombre d'habitants bénéficiaires et de l'équilibre de l'aménagement du territoire, pour un projet de ligne à grande vitesse Beauvilliers - Orléans - Vierzon - Châteauroux.

Pour répondre à cette demande, bien sûr, une question de ce type est vaste, le débat ne dure que 3 mois et demis, donc il a fallu effectivement essayer de voir ce que nous pouvions faire pour répondre à la question de l'association pendant ces 3 mois et demis. Nous nous sommes mis d'accord avec le Président de l'Association pour une étude que nous avons appelée de dégrossissage.

Pour conduire cette étude de dégrossissage, nous avons mis en place, sous la houlette de la Commission, un groupe d'échanges entre Réseau Ferré de France et l'Association. C'est la Commission qui a assuré l'animation de ce groupe.

Une première réunion de ce groupe a eu lieu le 26 septembre, au cours de laquelle Monsieur THILLET a présenté le projet de l'Association. Le groupe s'est alors mis d'accord sur le contenu de l'étude de dégrossissage, portant sur l'évaluation des coûts et l'aire d'influence du projet, étude de l'aire d'influence qui a été ensuite étendue à l'évaluation du potentiel de trafic.

Les éléments de coûts et les premiers résultats relatifs à l'aire d'influence ont été fournis par Réseau Ferré de France le 18 octobre et examinés dans le cadre de ce groupe d'échanges.

Concernant l'estimation des coûts, tout le monde était à peu près d'accord. En revanche, concernant l'évaluation de l'aire d'influence, la Commission et l'Association ont demandé que ce thème soit un peu plus approfondi.

Le 13 décembre, RFF a communiqué des résultats de son étude approfondie par rapport à la précédente et a donné des résultats concernant l'évaluation du potentiel de trafic. Nous en sommes là aujourd'hui.

RFF considère avoir terminé sa mission. J'ai demandé à Monsieur THILLET qu'il veuille bien nous communiquer par écrit ses observations sur l'étude de RFF. Monsieur THILLET, j'espère que nous aurons vos observations avant la fin du débat. Sinon, dans le cadre du débat, nous ne considérerons que l'étude RFF dans le compte-rendu ; nous prendrons compte, bien sûr, de ce que vous aurez à dire par rapport à cette étude.

Nous ne sommes pas, là non plus, restés inactifs et nous avons très bien compris la demande de Monsieur THILLET. Nous avons effectivement mis en place ce groupe d'échanges qui s'est réuni 3 fois et RFF a fourni des éléments à débattre.

M. POINTUD

J'ai parlé de deux propositions alternatives. Celle dont il vient d'être question consiste donc en la création d'une ligne à grande vitesse de Paris à Châteauroux, éventuellement prolongée un jour sur Limoges.

La deuxième proposition diffère de celle-ci, en ce sens que les Chambres de Commerce des trois départements que j'ai mentionnés proposent une amélioration substantielle de la ligne de Paris à Châteauroux, avec surtout la possibilité de raccordement au réseau grande vitesse européen autour de Paris et puis, ensuite, un prolongement de cette amélioration jusqu'à Limoges.

Voilà pour ce qui est des propositions que nous pouvons qualifier d'alternatives et qui portent toutes sur, en gros, l'amélioration de la ligne historique qui représente la grande nostalgie de certains habitants de la région.

Les interrogations

Ce débat a donc permis de dégager un certain nombre d'avis et d'observations, mais ce débat a également laissé un certain nombre de questions sans réponse et il subsiste des interrogations à propos de ce débat.

La première concerne le choix de l'option de passage. Nous aurions pu penser, par exemple, qu'entre les 3 hypothèses, allait s'en dégager une en particulier. Il n'en a pas été ainsi et, tant à Montmorillon qu'à Bellac ou à Confolens, nous avons surtout rencontré des intervenants qui se sont plaints de n'avoir aucun bénéfice dans cette zone intermédiaire entre les deux grandes villes, les gens de Montmorillon préférant que ça passe à Confolens et les gens de Confolens préférant l'inverse. C'est donc une question qui n'est pas tranchée.

De même, il reste une interrogation sur le calendrier de réalisation, ce calendrier étant, d'une part, à lointaine échéance et, d'autre part, étant tributaire plus ou moins de la réalisation de la ligne SEA.

Egalement une interrogation sur les conditions de financement de l'investissement, sur laquelle des précisions que vous avez jugées souvent insuffisantes ont pu être données.

Autre interrogation sur l'incidence sur les tarifs, notamment les tarifs voyageurs, compte tenu des cheminements plus compliqués dans certains cas qui apparaîtront une fois la ligne réalisée.

Autre interrogation, elle concerne l'amélioration de la partie Sud de la ligne Paris – Toulouse, notamment de la liaison avec Toulouse que certains, dans la région notamment de Limoges, ont jugé essentielle et très importante pour le Limousin. C'est moins vrai, bien sûr, ici, à Poitiers.

Autre interrogation, elle concerne ce que d'aucun appelle la transversalité, c'est-à-dire la réalisation d'une ligne performante Est Ouest dont la ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges pourrait constituer une première étape. Il s'agirait de la prolonger vers l'Est, vers Clermont-Ferrand, Lyon et, éventuellement, l'Europe Centrale. C'est, vous savez, la raison d'être de l'Association ALTRO et la poursuite de ce projet ALTRO reste donc une interrogation pour l'avenir.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Enfin, certains ont souligné l'urgence qu'il y avait à alléger le transport routier dans la région, l'encombrement des voies routières. Ils ont estimé que les propositions ne concernaient que très imparfaitement les transports du fret.

Les préoccupations pour les territoires traversés

Enfin, dernier groupe d'observations, elles concernent les préoccupations pour les territoires traversés. Je vous ai indiqué que les habitants de ces régions étaient un peu interrogateurs sur l'intérêt qu'ils trouvaient dans le projet, mais, par contre, ils ont insisté sur les nuisances qui allaient en découler.

Celles-ci sont relatives, d'une part, à l'environnement et au paysage, et il a été fait remarquer dans les réunions que les précisions sur ce sujet étaient un peu insuffisantes, mais, qui, selon RFF, s'explique par le fait que les incertitudes sur le tracé ne permettent pas d'être très précis sur ce genre de réponse.

Deuxième type de préoccupations pour ces territoires traversés, ce sont les conséquences sur les exploitations agricoles et sur les structures foncières. Là, comme il a été dit, il y a eu peu de questions, 13 seulement, mais elles ont été quand même très insistantes. Le maître d'ouvrage a expliqué comment se présentaient les remèdes possibles et les réparations qui pouvaient être envisagées pour ces exploitations agricoles, notamment pour leur structure foncière.

Dernier groupe de préoccupations pour les territoires traversés et leurs habitants, ce sont les problèmes de coordination entre les différentes voies de communication, notamment, de façon plus précise, entre la nationale 147 élargie et la future ligne à grande vitesse, surtout dans l'hypothèse où celle-ci emprunterait l'option de passage central.

Alors, là encore, les réponses ont été malaisées parce qu'il y a un problème de concordance dans le temps des différents chantiers. Il y a également un problème de normes différentes pour la réalisation des ouvrages, mais il s'agit là d'une grande préoccupation parce que le passage de deux voies importantes, évidemment, bouleversera non seulement le paysage, mais également les structures foncières et le modelé du parcellaire.

Enfin, pour mémoire, il a été noté que beaucoup se préoccupaient des nuisances classiques que l'on observe dans ce genre d'investissement, nuisances de bruit, etc.

Voilà donc très sommairement tracés l'ensemble des points forts que nous avons relevés au cours de ce débat. J'ajoute que la liste n'est pas exhaustive, qu'il sera tenu compte de tous les avis que vous avez exprimés les uns et les autres, et que le rapport que la Commission va rédiger sera évidemment beaucoup plus complet que ce que je viens de vous dire sommairement.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur POINTUD. La Commission vous a fait part de son organisation, de la façon dont elle a animé le débat, structuré le débat. Maintenant, la parole va être aux acteurs. Je pense que nous pouvons commencer par l'acteur principal. Si vous le permettez, je vais donner la parole tout de suite à Réseau Ferré de France qui, je le répète, est quand même l'acteur principal de ce débat.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
RFF est représenté par :

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

Je pense que c'est Monsieur DE TREGLODE qui commence.

Intervention du maître d'ouvrage

M. DE TREGLODE - Directeur Général Adjoint

Mon introduction à la présentation du chef de projet ne sera pas longue. Pour tout maître d'ouvrage, un débat public est un moment important, la préparation en est longue et délicate. La concertation demande beaucoup de temps et d'attention. Il lui faut être attentif à toutes les opinions et ouvert à toutes les critiques.

Les experts de RFF, à un titre ou à un autre, y ont travaillé avec enthousiasme depuis 2 ans et, si RFF pense avoir beaucoup donné, ce débat lui aura aussi beaucoup apporté.

La CPDP a permis la richesse du débat et RFF, comme le plus grand nombre, l'en remercie.

Cela a permis des discussions sérieuses, des approbations fondées ou des réfutations solides, des interrogations utiles. Je suis sûr que les propos et les écrits échangés ont permis à chacun, et d'abord à RFF, de mieux comprendre les enjeux, de mieux voir ce qui est possible et ce qui ne l'est pas.

Ainsi, à mon avis, ont été bien éclairées les questions fondamentales qui se posent à nous, d'une part, sur l'opportunité du projet, d'autre part, sur ce qu'il faut approfondir dans les futures études, si les études étaient poursuivies.

Conformément à la loi, Réseau Ferré de France se prononcera sur la suite qu'il entend donner au projet 3 mois au plus tard après la publication de 2 documents importants :

- le compte-rendu de la Commission Particulière,
- le bilan de la Commission Nationale du Débat Public.

La décision de RFF résultera d'un travail approfondi de synthèse, puis d'une délibération de son Conseil d'Administration. Ce que les uns et les autres ont fait valoir par oral et par écrit depuis le 1^{er} septembre de cette année sera analysé avec grand soin et ne sera négligée ni mésestimée aucune opinion, qu'elle soit favorable ou non à l'un des 3 scénarios, ou au projet dans son ensemble.

Evidemment, les préoccupations souvent exprimées sur la desserte et la modernisation de l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse seront prises en considération. RFF a entendu les attentes exprimées à ce sujet et il en est de même pour les questions relatives à la pleine utilisation de la ligne actuelle Poitiers - Limoges qui est en cours de modernisation, comme vous le savez.

Je veux vous rappeler que, si RFF décidait de poursuivre sous une forme ou sous une autre l'étude de projet, il aura, de toute façon, la volonté de poursuivre continûment la concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Sylvestre SALIN, qui a été votre principal interlocuteur les 3 derniers mois, va vous présenter plus en détail ce que RFF retient du débat.

Monsieur DE TREGLODE, merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je voudrais aussi associer Richard ROUSSEAU qui m'a accompagné au cours de tout ce débat, qui est intervenu largement.

L'objet de mon intervention, ce soir, est de vous présenter en une dizaine de minutes l'essentiel de ce que Réseau Ferré de France a entendu au cours du débat, en essayant d'être le plus fidèle possible aux idées qui ont été exprimées et, bien sûr, sans prétendre à l'exhaustivité.

Nous avons travaillé sur plusieurs matériaux : les réunions publiques, d'une part, qu'elles soient thématiques, territoriales ou de proximité, mais également l'ensemble des documents qui ont été produits, mis en ligne sur le site de la CPDP, les articles, les cahiers d'acteurs, les contributions et les avis, mais également aussi sur les questions qui nous ont été adressées et auxquelles nous avons répondu.

L'exposé de ce soir traduit la perception que nous avons du déroulement du débat au jour d'aujourd'hui. Bien évidemment, le compte-rendu et le bilan de la CPDP et de la CNDP seront des éléments essentiels dans l'élaboration de la décision que nous aurons à prendre au plus tard le 18 mai 2007.

A partir de l'analyse de tous les documents que je vous ai cités, nous avons perçu 4 thèmes principaux :

- celui qui traite de l'opportunité du projet ;
- celui qui évoque de l'avenir de la ligne Paris – Orléans – Limoges et au-delà des territoires que cette ligne dessert ;
- qui souligne le développement des relations TER et des relations interrégionales ;
- enfin, les questions qui ont abordé le financement et les délais.

Si le débat public porte sur le projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, les échanges ont également porté sur d'autres possibilités et c'est, pour nous, un élément d'intérêt et de richesse du débat.

Par ailleurs, d'autres thèmes ou questions sont apparus au cours du débat, mais bien qu'importants à notre sens, ils n'avaient pas l'ampleur des 4 thèmes que j'ai cités précédemment, mais nous reviendrons, dans la deuxième partie de cet exposé, sur ces thèmes et questions.

L'opportunité du projet

Concernant l'opportunité du projet, c'est la question qui a été au cœur du débat, et nous remarquons des positions contrastées selon, d'une part, les bénéficiaires perçus par les personnes concernées et, d'autre part, par rapport à l'évolution de la ligne Paris – Limoges.

Dans le même temps, des positions convergent sur le renforcement des relations entre Poitiers et Limoges, et sur l'ouverture du Centre Ouest vers la façade Atlantique.

L'avenir de la ligne Paris – Orléans – Limoges

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Concernant l'axe Paris - Limoges - Toulouse et principalement son devenir, l'ensemble des acteurs s'accordent sur le fait que cet axe doit rester un axe structurant du réseau ferroviaire national.

Cependant, les moyens envisagés sont différents. Deux positions existent :

- pour les uns, l'axe historique est complémentaire de la ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges ;
- pour les autres, l'aménagement de cet axe Paris - Orléans - Limoges rend caduque le projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges.

Trois solutions sont proposées :

- La première consiste à mettre en œuvre des aménagements ponctuels et mettre en place un certain nombre de services, notamment l'interconnexion au Sud de Paris ;
- Il a été aussi évoqué le déploiement de la technique du pendulaire ; c'est le projet POLT ;
- La troisième solution, c'est la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges.

A noter que, pour certains acteurs, le déploiement du pendulaire consisterait en une première phase d'un projet visant, à plus long terme, à la création d'une ligne à grande vitesse entre Paris et Limoges.

Concernant l'axe Paris - Limoges - Toulouse et le devenir des territoires qui lui sont associés, nous avons entendu, pour ce qui concerne le Centre et la Creuse, que la pérennité de l'axe, nécessaire au développement économique du Centre, passe par la desserte du Limousin. Cette pérennité garantit également une qualité des dessertes satisfaisante, tant en matière de fréquence, de positionnement horaire ou de confort.

Pour le Lot et la Corrèze, l'axe doit permettre des échanges avec l'ensemble des villes du Sud de l'axe avec Toulouse et également Paris.

Le développement des relations TER et des relations interrégionales

Concernant le troisième thème qui a été évoqué, celui du développement du TER et des relations interrégionales, nous avons entendu que la remise à niveau et le maintien des performances des infrastructures actuelles et le développement des relations TER sont des éléments considérés indispensables et qui conditionneront l'efficacité future du projet s'il est réalisé.

Parallèlement, la pérennité des relations interrégionales recouvre deux dimensions :

- les relations interrégionales entre le Limousin et les régions proches, notamment par le biais de Poitiers - Limoges ou d'une relation entre Limoges - Guéret et Montluçon ;
- une deuxième dimension qui est ce qui concerne les relations transversales, nationales, par exemple, Bordeaux - Limoges - Lyon.

Le financement et les délais

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Le quatrième thème est celui du financement et des délais de réalisation. Nous avons entendu un certain nombre de questions qui évoquaient la participation de l'Etat, qui s'interrogeaient sur la capacité de Réseau Ferré de France à mener plusieurs projets simultanément, la capacité qu'auraient les collectivités territoriales à contribuer financièrement au projet et aussi des interrogations, des questions sur les nouveaux modes de financement.

Concernant le calendrier, nous avons entendu la nécessité d'aller vite, mais nous avons aussi entendu les interrogations sur les délais de réalisation de ce projet.

Au-delà des différentes opinions exprimées, deux éléments forts sont apparus de manière récurrente lors des différents échanges :

- la nécessité de développer le ferroviaire, en relation avec le report modal et le développement durable ;
- le fait que la grande vitesse est considérée comme un élément essentiel du développement des régions.

J'évoquais en début d'exposé un certain nombre de thématiques qui étaient apparues, qui nous semblaient importantes, mais qui étaient apparues en nombre moins importantes, mais qui, pour nous, sont primordiales, ce sont les questions qui ont tourné autour de l'environnement et du cadre de vie, les questions qui ont tourné autour de la socio-économie et les questions qui ont eu trait au projet d'un côté technique.

Concernant l'environnement et le cadre de vie, il y a eu beaucoup d'interrogations, notamment sur les nuisances sonores, leur évaluation, leur calcul, leur prise en compte dans le dimensionnement des ouvrages futurs. L'insertion paysagère et les conséquences sur les territoires traversés ont été aussi abordées ; nous avons entendu parler d'excellence paysagère, et aussi, peut-être en nombre peu important, des questions sur les acquisitions foncières, questions sur les acquisitions foncières qui sont à mettre en relation avec des questions qui sont apparues dans les réunions de proximité concernant la pérennité des exploitations agricoles et forestières, mais également des questions sur le ferroutage et le report modal, notamment le report des camions sur le fer, mais aussi des questions nombreuses sur la rentabilité du projet.

Concernant les questions plus techniques, nous avons entendu de nombreuses questions sur la voie unique et sa capacité à répondre à l'évolution future des besoins en matière de trafic. Nous avons aussi entendu de nombreuses questions sur la saturation de la ligne entre Tours et Montparnasse. Des questions nombreuses aussi sont apparues sur l'intérêt et la possibilité de jumeler les infrastructures et sur la desserte des différentes gares, notamment celle de Poitiers et de Limoges, ainsi que de nombreuses questions sur la technologie et la technique du pendulaire.

Voici donc dressés de manière très synthétique les différents éléments que Réseau Ferré de France a entendus au cours de ce débat. RFF prendra sa décision au plus tard le 18 mai 2007, en considérant le compte-rendu de la CPDP et le bilan qu'établira la CNDP.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Interventions de la salle

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. Je rappelle les règles du jeu que j'ai énoncées au départ. Il n'y a pas de débat. Si vous avez des questions, vous les posez par écrit et nous vous répondrons par écrit.

En revanche, vous avez la parole et nous vous laissons à chacun un temps de parole pas trop long, c'est-à-dire 5 à 6 minutes. Essayez, effectivement, de vous limiter à ce temps-là.

Nous avons, pour l'instant, une dizaine de questions. Nous allons les prendre dans l'ordre d'arrivée : Monsieur Alain FEMENIAS, Monsieur Xavier OUIIN et Monsieur SANTROT. Monsieur FEMENIAS, allez-y.

M. FEMENIAS - DIREN Poitou – Charente

Merci. Je m'exprime au nom de la DIREN Poitou – Charente et avec une contribution qui a été préparée également avec la DIREN Limousin, ce qui veut dire que, demain, vous aurez une intervention un peu plus aboutie puisque nous sommes sur un projet qui sera déposé de façon écrite demain.

L'intervention que je souhaitais faire au nom des deux DIREN porte essentiellement sur une évolution du débat public qui va porter finalement maintenant sur le choix d'un tracé.

Entre le débat sur l'opportunité et la conclusion qui peut conduire à dire qu'entre le trajet Nord, Centre ou Sud, il y a vraisemblablement une préférence à exprimer nous amène au niveau des deux directions de l'environnement à faire quelques observations sur la prise en compte de l'environnement dans ces choix-là.

Premièrement, ces tracés nous ont été présentés sans qu'on ait bien compris ou partagé du moins leur élaboration. Ils nous sont, en quelque sorte, imposés. Nous aurions aimé, au niveau des DIREN, peut-être être davantage associés dans l'évaluation environnementale des opportunités qui se présentent.

Ce qui nous amènera à conclure sous forme écrite demain que notre préférence irait même à un quatrième tracé, pour aller jusqu'au bout de cette logique, celui qui évite le mieux les enjeux environnementaux qui ont été correctement identifiés, en essayant justement de les préserver au mieux ; pour ne pas faire attendre la curiosité de l'assistance, ce tracé, pour nous, aurait une préférence dans un trajet qui serait depuis Poitiers, une version Centre, mais le plus au Sud possible du fuseau Centre, et qui arriverait sur Limoges par la partie Nord, c'est-à-dire avec un coude du côté de Bellac.

Cette intervention ne sert pas à renchérir et à complexifier davantage le débat. Elle demande simplement à ce que les préoccupations environnementales soient prises le plus en amont possible pour éviter d'avoir, sinon des surprises, du moins des

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
difficultés ensuite à établir le tracé lorsqu'un fuseau aura été arrêté. C'est assez important dans la mesure où, au-delà même de l'opportunité du projet, les conditions de sa réalisation peuvent conditionner sa réussite.

Mme LARIVAILLE

Merci. Juste une question : votre contribution, nous l'aurions avant le 18, c'est-à-dire demain, et il y aura effectivement ce que vous proposez comme trajet.

M. FEMENIAS

Oui.

Mme LARIVAILLE

D'accord, très bien. Merci. Ensuite, c'est Monsieur OUIN.

M. OUIN - Directeur Régional de la SNCF pour la région de Poitou – Charente et d'Aquitaine

Je rappelle que je suis Directeur Régional de la SNCF pour la région de Poitou – Charente et d'Aquitaine.

Je voulais simplement rappeler qu'un projet d'infrastructure ferroviaire n'avait de sens que s'il y avait des trains qui roulaient dessus, et c'est justement le métier de la SNCF de faire rouler des trains, à la fois des TGV, des TEOZ, des trains de nuit, mais aussi des trains de fret, puisque nous sommes encore l'opérateur très majoritaire des trains de fret, sans oublier les TER pour le compte des autorités organisatrices que sont les régions.

Certes, le réseau appartient à Réseau Ferré de France, mais c'est la SNCF qui l'utilise très majoritairement aujourd'hui. Et la SNCF verse des péages à chaque fois à Réseau Ferré de France, chaque fois qu'elle utilise ce réseau.

La SNCF n'a pas vocation à participer directement au développement du réseau ferré. En revanche, la SNCF s'intéresse de très près à ce développement de réseau puisqu'ensuite, c'est ce qui va lui permettre de développer son activité.

Donc la SNCF a été partenaire auprès de Réseau Ferré de France qui est le maître d'ouvrage par rapport à ce projet. Si le projet devait voir le jour, nous serions d'ailleurs l'un des principaux partenaires financiers puisque nous envisagerions d'investir de 10 à 15 rames TGV à 23 millions d'euros pièce, je vous laisse faire le calcul, sans compter les infrastructures de maintenance de ces rames TGV qu'il faudrait réaliser.

Bien entendu, la SNCF participerait à la définition des gares pour la partie dont elle est maître d'ouvrage.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Par rapport au débat public, nous avons également été associés très étroitement à la fois à la préparation du débat, à la réponse à un certain nombre de questions. Nous avons également assisté à toutes les séances de ce débat public et donc, nous avons pu apprécier la qualité des échanges sous votre présidence, Madame LARIVAILLE.

L'avis de la SNCF par rapport à ce projet, c'est que la SNCF exploitera le TGV sur les infrastructures qui seront mises à sa disposition. En clair, par rapport aux trois scénarios, nous n'avons pas de préférence affichée pour l'un ou l'autre des scénarios, nous prendrons l'infrastructure qui sera mise à notre disposition.

Par rapport au nombre de trains qui était l'une des questions posées, nous avons indiqué pendant le débat que nous envisagions de faire rouler une dizaine de TGV entre Limoges et Paris et que, pour faire rouler ces TGV, nous serions obligés de jumeler les rames à Poitiers puisque, comme cela a été dit, à l'horizon où le projet verra le jour, nous pouvons nous douter que le projet de ligne à grande vitesse vers la Bretagne aura vu également le jour, la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique qui ira jusqu'à Bordeaux également. Et donc, le tronçon commun de ligne à grande vitesse entre Paris et Tours aura atteint la saturation, d'où l'obligation d'avoir au maximum des unités multiples sur ce tronçon saturé.

Au-delà de la dizaine de rames TGV que nous comptons faire rouler entre Limoges et Paris, nous verrions bien également un TGV de Brive vers Lille, ce qui donnerait l'accès ensuite vers le réseau à grande vitesse du Nord de l'Europe et puis, éventuellement, vers l'Est de l'Europe par connexion avec la ligne à grande vitesse qui sera bientôt ouverte.

En matière de tarification qui était l'une également des questions posées, il est clair que les coûts d'exploitation sur une ligne à grande vitesse ne sont pas les mêmes que sur une ligne classique et donc, le prix du billet entre Paris et Limoges ne sera pas le même que ce qu'il est aujourd'hui par la ligne classique. Si on raisonnait avec les conditions actuelles, on pourrait dire que, grosso modo, ce serait du même ordre de grandeur que le Paris - La Rochelle actuel, mais il y a une grosse incertitude pour la fixation de ces tarifs, ce sont les péages, les péages qui pèsent très lourd dans les coûts d'exploitation, notamment sur les lignes à grande vitesse, les péages sur lesquels nous n'avons aujourd'hui aucune garantie quant à leur niveau dans une quinzaine ou une vingtaine d'années.

Ça n'est pas parce que nous ferons des TGV entre Paris et Limoges que nous abandonnerons la ligne classique qui dessert aujourd'hui Limoges par Châteauroux. Simplement, il y aura un report de clientèle de la ligne classique vers la ligne à grande vitesse et donc, nous devons bien en tenir compte et adapter notre desserte sur la ligne classique en conséquence.

Je conclus juste pour dire qu'à l'horizon où la ligne sera construite, nous serons probablement en concurrence avec d'autres opérateurs ferroviaires. La situation aura bien évolué d'ici là.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur OUIN. Ensuite, Monsieur SANTROT, Monsieur LIMOUSIN et Monsieur JOLLIVET.

M. SANTROT – Maire de Poitiers

Madame la Présidente, je représente à la fois la ville et la communauté d'agglomération de Poitiers qui, toutes les deux, dans les deux conseils, ont délibéré récemment, et à une très large majorité, se sont prononcées en faveur de ce projet pour 3 ou 4 raisons que je vais rappeler.

Nous considérons que ce projet est un chaînon qui est incontournable pour une meilleure connexion à l'espace européen, que ses enjeux dépassent largement l'intérêt simple de nos deux villes, mais qu'il est un outil d'aménagement du territoire pour renforcer la compétitivité et donner un rayonnement supérieur au Centre Ouest Atlantique, rayonnement supérieur à celui qui existe aujourd'hui.

De plus, cette ligne, bien évidemment, doit nous ouvrir sur l'Europe par l'interconnexion, mais aussi, à terme, en pensant avoir un accès le plus rapidement possible et le plus directement possible au couloir rhodanien.

Tout le monde sait bien qu'aujourd'hui, tous les territoires sont en compétition. Notre problématique, ce n'est pas, je crois, de penser que le Poitou – Charente est en compétition avec le Limousin, mais qu'au contraire, c'est ensemble que nous sommes en concurrence avec d'autres territoires, d'autres territoires européens et donc, de ce point de vue-là, cette offre de caractère métropolitain constitue donc pour nous une exigence et un enjeu très fort.

Deuxièmement, nous pensons très fortement que c'est un projet qui soutient les dynamiques urbaines de notre territoire et de l'ensemble du Centre Ouest Atlantique.

L'avenir de nos territoires passe par la constitution de forces communes dans nos régions qui seront capables de se présenter à l'échelle européenne, ce qui, lorsqu'elles le font individuellement, paraît beaucoup moins évident.

De surcroît, le projet de LGV est un levier qui permettra de renforcer les partenariats et les coopérations qui existent déjà, mais qui ne demandent qu'à être renforcés. Je n'en citerai qu'une, tout le monde ici sait comment les universités sont conduites aujourd'hui à réfléchir à leur travail en réseau et à se regrouper dans le cadre de ce que l'on appelle les pôles de recherche et d'enseignement supérieur ; il est évident que nos deux universités, celle de Limoges étant d'ailleurs la fille de l'université de Poitiers, envisagent et travaillent déjà très sérieusement à la création de ce pôle. De meilleures relations entre nos deux agglomérations ne pourront que conforter les coopérations générales. Je viens de citer celle-là, mais vous vous doutez bien qu'il en est de même avec l'ensemble du monde et des acteurs économiques de nos agglomérations.

Enfin, dire que cette LGV est également un levier pour mieux mailler le territoire régional. Je veux retomber, très vite, sur la complémentarité et aux aménagements du territoire que nous voyons avec cette LGV. Il n'est pas question pour nous de dire « une LGV, rien qu'une LGV et rien d'autre », bien au contraire, notamment lorsque nous disons, aussi bien le Conseil Municipal de Limoges ou la Communauté qu'à Poitiers, que nous souhaitons des connexions avec les TER et les autres moyens de communication. Si nous optons pour les gares de centre ville, c'est bien parce que nous voulons ce maillage avec l'ancien réseau et nous savons tous que, dans ce genre de projet, le maillage avec l'ancien réseau, là où le réseau nouveau rencontre l'ancien

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public réseau, ce sont les gares de centre ville. Il faut donc privilégier un tracé qui desservira les gares centrales de Poitiers et de Limoges et qui, ainsi, nous permettra de nous positionner comme un nœud ferroviaire important, avec toutes les interconnexions et les rabattements possibles. Merci.

Mme LARIVAILLE

Bien, Monsieur Jean-Pierre LIMOUSIN.

M. LIMOUSIN - Président de la Chambre de Commerce du Limousin

Madame la Présidente, merci beaucoup. J'ai scrupule à m'exprimer après Monsieur SANTROT parce que je ne le ferai sans doute certainement pas aussi bien ; il a exprimé avec beaucoup plus de talent ce que j'aurais aimé pouvoir formuler.

Je voudrais simplement insister sur trois choses :

- dire qui je représente,
- ce qui nous paraît essentiel dans ce débat,
- et ouvrir une perspective.

Le premier point, je m'exprime ici au nom des Chambres de Commerce et d'Industrie du Limousin, de toutes les Chambres de Commerce et d'Industrie, y compris la toute jeune CRCI qui, depuis quelques jours, connaît son émancipation par rapport à Poitou – Charente.

Le deuxième point, je m'exprime au nom d'une association de promotion du TGV Poitiers – Limoges – Brive qui rassemble la ville de Limoges, la Communauté d'Agglomération, le Conseil Général, toutes les structures importantes de notre région, y compris des centaines d'élus locaux et des milliers d'adhérents individuels.

Aussi, j'ai l'avantage et l'inconvénient de représenter le Conseil Economique et Social dont je suis Vice-président, et c'est sur ce point que je voudrais insister. Le Conseil Economique et Social Régional, dans sa séance plénière de vendredi, a pris une délibération approuvant le projet de ligne à grande vitesse Limoges – Poitiers. Comme tout texte, il y a l'introduction qui est importante et le dispositif, donc je vous ferai grâce du corps du texte, mais c'est vous dire que le premier considérant est rédigé comme suit :

« considérant les possibilités offertes par la réalisation d'une LGV Poitiers – Limoges, en terme d'aménagement du territoire et plus précisément :

- premièrement, un meilleur accès à l'Ile-de-France et, de fait, aux capitales européennes ;
- deuxièmement, une ouverture du Limousin sur l'espace Atlantique, Poitiers, Nantes, Bordeaux, jusqu'à la péninsule ibérique ;

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public - troisièmement, un premier maillon d'un corridor ferroviaire européen relié à la façade Atlantique à l'Europe centrale ;

nous sommes là, avec le projet qui nous est soumis, devant la seule solution qui réponde à ces trois exigences et, à ce titre-là, le projet qui nous est soumis aujourd'hui par RFF nous paraît, à ce titre, et le seul pertinent et le seul qui réunit des conditions d'économie puisque c'est le seul qui satisfasse à ces trois conditions ».

Ce vote qui se conclut par les termes suivants « par conséquent, dans un souci d'aménagement cohérent du territoire, le Conseil Economique et Social du Limousin est favorable à la ligne grande vitesse Poitiers – Limoges » a été acquis par 38 voix pour et 16 voix contre, c'est-à-dire, pour le moins, un très large consensus et plus des deux tiers des suffrages exprimés.

Une précision, à titre personnel, s'il fallait formuler une préférence sur l'un des trois itinéraires, mon inclination irait vers l'itinéraire central parce que c'est le plus rapide et donc, c'est celui qui drainera le plus de population et qui aura donc la plus grande efficacité économique, c'est celui qui utilise un itinéraire qui est déjà largement utilisé par le train actuel et donc, c'est celui qui aura sans doute le moins d'incidences négatives sur l'environnement et son impact.

Enfin et dernier point, je voudrais vous remercier, Madame la Présidente, et votre Commission, pour le travail que vous avez accompli et la diligence avec laquelle vous avez conduit votre mission dans la plus grande impartialité. Je voudrais aussi adresser mes remerciements à Réseau Ferré de France qui est à l'initiative de ce projet, donc l'initiative de ce débat et donc, aussi, et je l'espère vivement, l'initiative du développement de territoire pour les années à venir.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur LIMOUSIN. Monsieur JOLLIVET.

M. JOLLIVET – Association Vienne Nature

Quelques constats rapides, Monsieur Alain FEMENIAS l'a déjà dit en terme mesuré, comme je suis un associatif, je peux le dire de manière plus claire : une fois de plus, un projet d'infrastructure est parachuté sans que les problèmes d'environnement et de protection de la nature soient envisagés dès le départ. Nous les rencontrons de manière accessoire comme des obstacles en cours de parcours. Ils sont totalement absents lors de la phase de conception, ce qui handicape de manière extrêmement dangereuse tout le projet.

Une petite remarque à propos de ce qu'a dit Monsieur POINTUD tout à l'heure avec une pointe de mépris : le problème classique du bruit. Nous n'avons pas eu droit à un exposé - alors que nous avons des gens très compétents pour le faire - sur le bruit. La question du bruit produit par un TGV à 350 à l'heure n'a rien de classique. C'est quelque chose de radicalement nouveau sur le plan technologique, qui n'a strictement rien à voir avec les bruits de roulement du Corail ou du TER.

Ceci simplement pour signaler, encore une fois, que les problèmes d'insertion dans le cadre de vie et l'environnement sont totalement négligés.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Deuxième point, nous allons terminer ce débat. Bien sûr, coup de chapeau à Madame LARIVAILLE pour la manière dont elle l'a mené, mais aussitôt un bémol, les deux documents fondamentaux qui auraient permis d'avancer sont toujours absents ; ils correspondent à deux options que Monsieur POINTUD a oublié de signaler. Je crois que Vienne Nature l'a demandé et beaucoup d'autres intervenants l'ont demandé :

- Première option : jusqu'en 2003, le projet POLT a été considéré comme viable, comme économiquement rentable et comme technologiquement au point. Je signale que ça fait 15 ans qu'il circule entre Florence et Rome, qu'il circule en Allemagne, qu'il circule en Espagne, qu'il circule aux Etats-Unis, qu'il circule au Canada, qu'il roule à 260 à l'heure sur certaines lignes aménagées, qu'il peut rouler à 200 sur des lignes à peine ou pas du tout aménagées, etc.

Qu'on arrête de nous dire, comme RFF l'a fait et refait, qu'il n'est pas technologiquement au point, qu'il n'est pas pertinent parce qu'il n'y a pas assez de virage et que, surtout, il n'est pas économiquement viable. Là, l'argumentation est extraordinaire, il n'est pas viable parce que 6 rames, ce n'est pas suffisant pour ouvrir une filière industrielle et pourquoi 6 rames ? Parce que RFF a décidé de ne commander que 6 rames et de ne pas généraliser.

L'option POLT, j'avais cru comprendre que la Commission Nationale - la presse ici régionale en a fait état, c'est peut-être une erreur - avait demandé à la Commission Particulière du Débat Public de demander à RFF une véritable étude actualisée sur le POLT. J'ai dû me tromper. En tout cas, un certain nombre d'associations l'ont demandé et pas seulement Vienne Nature.

- Deuxième option : c'est une véritable rénovation de la ligne actuelle. Il y a unanimité sur la nécessité de désenclaver le Limousin, sur la nécessité de rapprocher Poitiers de Limoges, sur l'absolue nécessité de désenclaver Bellac, Montmorillon et, si possible, Confolens. Tout cela ne veut pas dire que nous sommes pour la technologie du TGV. L'électrification de la ligne actuelle, des tronçons à deux voies, c'est possible, ça permet de rouler à plus de 200 à l'heure, ça n'a absolument pas été étudié. La seule réponse que nous avons eue de RFF, c'est une option interne à l'option centrale, mais à quel prix, dans quelles conditions ?

Je rappellerai que, sur le plan écologique, c'est la seule qui est défendable. Toute nouvelle ligne entraînera un morcellement des territoires, des écosystèmes, des effets barrières absolument désastreux dans ce territoire-là, alors que, même des tronçons à deux voies, même des virages réaménagés sur la ligne actuelle n'auront pas cet effet-là, et il est hors de question d'accepter sans se bagarrer qu'on en ajoute une autre.

Donc, là, deux documents essentiels qui manquent.

Ma conclusion, une fois de plus, tous les exposés magistraux ont été faits par RFF ou des universitaires légèrement à côté de la plaque, tout à fait passionnants, mais pas vraiment centrés sur les problèmes ferroviaires, et aucune association n'a eu droit de présenter sa propre expertise de manière tranquille, sereine, en disposant de 10 minutes, un quart d'heure pour faire un exposé, comme ça a été 10 fois l'occasion.

Deuxième remarque finale, aucune expertise indépendante ; toutes les expertises sont, une fois de plus, celles de RFF.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur JOLLIVET. On a dit qu'on ne débattait pas, donc on ne débat pas, mais tout ce que vous dites, de toute façon, c'est noté et ce sera dans le compte-rendu. Nous passons la parole à Monsieur CANIAUX.

M. CANIAUX - Président d'ALTRO

Merci Madame la Présidente. Merci à la Commission et à sa Présidente d'avoir permis à chacun de s'exprimer. Nous n'avons pas vécu de frustrations, nous sommes tout à fait contents. C'était pour nous un formidable exercice de prospective, cette prospective qui a tant besoin d'être réhabilitée dans notre pays. Nous le voyons à travers nos actions en faveur de la transversalité et les réactions pas toujours positives qu'elles suscitent, même si ça va quand même de mieux en mieux.

Maintenant, l'important est de voir ce dont il sera tenu compte, ce qu'il ressortira de ce grand brassage. C'est cela qui nous dira si ce débat aura été un vrai débat. Il en va de la crédibilité des futurs débats.

Et puis, merci à RFF pour les explications ; encore un petit effort sur la transversalité, et nous y arriverons.

Je rappelle qu'ALTRO, c'est un exemple de cette démocratie participative dont nous parlons beaucoup dans cette région puisque c'est parti d'une initiative citoyenne et qu'elle a réussi à fédérer des collectivités en faveur de la transversalité, via le projet T3A, c'est-à-dire Alpes, Auvergne, Atlantique.

Le Poitiers - Limoges, ça a été dit, mais c'est un des maillons du T3A, c'est l'ouverture à la transversalité. ALTRO est en train de mener une étude actuellement, nous avons déjà les premiers résultats qui nous confortent dans cette voie, c'est-à-dire que, selon les premiers résultats de cette étude, la T3A développe de nombreuses fonctionnalités parmi lesquelles desservir des territoires actuellement non connectés au réseau à grande vitesse, faciliter les échanges entre les zones géographiques françaises et européennes, et réorganiser les itinéraires ferroviaires actuels des trains de voyageurs et fret à l'échelle du réseau ferroviaire français. La T3A est donc un projet véritablement structurant pour l'organisation ferroviaire en France.

En ce qui concerne le trafic voyageurs, nous avons déjà des éléments et la T3A se situe au niveau du TGV Rhin - Rhône, projet en cours de réalisation pour sa branche Est, ce qui est loin d'être ridicule, d'autant plus que la T3A implique une dimension fret que devra comporter le Poitiers - Limoges.

Aussi une chose importante qui s'est révélée, c'est au niveau de la solidarité territoriale. Pour la première fois dans un débat, elle s'est exprimée, c'est-à-dire que les membres institutionnels d'ALTRO qui n'ont pas de parti lié direct avec le Limousin ou Poitou - Charente ont, en effet, décidé d'apporter une contribution écrite ou une délibération pour soutenir le Poitiers - Limoges. Là, vous avez un cahier d'acteurs qui a été fait notamment par l'agence d'urbanisme de Clermont-Ferrand et qui explique pourquoi ils interviennent. Outre Clermont, il y a eu le Grand Roanne et les Conseils

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Régionaux d'Auvergne et de Rhône - Alpes qui doivent encore faire parvenir leur contribution. Oui, pour la première fois, des collectivités sont sorties de leur pré carré et ont regardé au-delà.

Il y a aussi les usagers. Nous avons vu, à Limoges, les usagers de Clermont-Ferrand, des transports, qui sont venus aussi exprimer leur point de vue. C'est ça aussi la transversalité. Elle procède à la vision globale et prospective, seule capable de construire le monde de demain au plus près des besoins des citoyens.

Voilà pourquoi, plus que jamais, nous considérons que la transversalité n'est plus une utopie, mais bien un projet en marche et dont le premier maillon Poitiers - Limoges intéresse au-delà du Poitou - Charente et du Limousin. Notre dernière Assemblée Générale a confirmé, du reste, la volonté des élus impliqués dans la démarche d'accélérer le processus.

Donc elle participe à la construction européenne, à travers ce réseau européen en cours d'élaboration puisque le réseau européen, c'est le réseau à grande vitesse, et à l'anticipation du renchérissement du prix du pétrole.

En l'état actuel, nous pouvons dire dès aujourd'hui et sans nous tromper que, suite à la volonté des territoires concernés, les prochains maillons soumis à un débat public seront Clermont - Lyon et Renne - Nantes. Madame la Présidente, nous pouvons donc nous donner rendez-vous à ces débats, ça sera toujours avec un grand plaisir.

En conclusion, notre souhait est conforté par 3 mois de débat et donc, au plus haut niveau de l'Etat, on arrête de chuchoter lorsque l'on parle de transversalité, on arrête d'ignorer le débat, et sortir de la clandestinité pour en débattre au grand jour, afin que les projets qui en procèdent comme le Poitiers - Limoges puissent s'y adapter dès le départ et, quand on dit ça, nous pensons notamment au niveau tracé et au problème de la mixité. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur CANIAUX. Monsieur RENAUD.

M. RENAUD - Président du Conseil de Développement Durable de la Communauté d'Agglomération de Poitiers

James RENAUD, Président du Conseil de Développement Durable de la Communauté d'Agglomération de Poitiers. Je présume que, dans cette salle, il n'y a pas obligatoirement grand monde qui sait ce que c'est qu'un Conseil de Développement parce que nous sommes une structure assez jeune, et nous avons été sollicités par le Président de la CAP, Jacques SANTROT, pour réfléchir justement sur cette ligne.

Notre première décision, ça a été déjà d'inciter les membres du Conseil (160 personnes) à participer au débat que vous organisez. Nous n'avons pas eu un franc succès compte tenu du nombre que nous sommes ici dans cette salle ce soir, mais disons que c'est toujours important pour nous d'essayer d'inciter nos concitoyens, même si ce ne sont que des citoyens, à participer à tous les débats.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Deuxième chose que nous avons faite, c'est de nous rencontrer une soirée parce que nous fonctionnons toujours en dehors des heures de travail, pour essayer de réfléchir à ce projet.

Nos débats, pour le moins, ont été contradictoires et, d'ailleurs, demain, nous avons une réunion de bureau pour essayer de mettre un peu d'ordre dans toutes les différentes propositions, de façon à vous présenter, dès demain soir ou après-demain, un texte qui soit à peu près lisible.

Plusieurs points ont vraiment animé nos débats :

- Le premier point, c'est le problème de la connexion Est Ouest. C'est vrai que, pour le Conseil, c'est quelque chose qui paraît très important à réfléchir. Nous ne pouvons pas continuer pendant des années et des années à fonctionner qu'avec comme objectif Paris.
- Le deuxième point, c'est la question du coût global, mais, ça, nous en avons peu entendu parler, c'est-à-dire que nous faisons toujours comme si les projets n'avaient pas à être mis en comparaison avec d'autres projets qui ont des coûts. Nous parlons régulièrement, mais plutôt dans les revues que dans les débats, de l'impact carbone. Qu'est-ce qu'un impact carbone d'un flot de voitures qui va sur Limoges ? Qu'est-ce qu'un impact carbone d'une ligne à grande vitesse comme celle qui est envisagée ?
- Autre point, mais ça, je vous laisse le soin de le lire, il y aura tout un aspect sur l'environnement, tout un système de réflexions sur l'environnement.
- Enfin, il y a quelques années, nous avons travaillé sur les questions de mobilité à l'échelle de notre département, avec les autres Conseils du département, en particulier les Conseils de Montmorillon et tous les conseils qui sont dans la ruralité. La ligne TER nous paraît être quelque chose d'absolument indispensable, surtout quand on raisonne à 20 ou 30 ans sur la manière dont nos concitoyens vont pouvoir se déplacer et, en particulier, dans les villes ; dans les villes comme les nôtres, il faut reconnaître que plus de 40 % des gens qui y travaillent viennent d'en dehors de ces villes, donc il est impératif, même si on envisage ce type de moyen de locomotion, d'envisager aussi des systèmes de déplacement qui soient proches des gens et qui soient au service des gens qui vivent dans ces territoires.

Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci beaucoup Monsieur. Madame BOULESTIN.

Mme BOULESTIN – Adjointe au Maire de Limoges

Madame la Présidente, pour cette réunion de clôture, je voudrais rappeler la position de la ville et de l'agglomération de Limoges que je représente en tant que Vice-présidente et qui se sont prononcées avec vigueur et netteté en faveur du projet de LGV Poitiers – Limoges au travers de deux délibérations en date des 28 et 29 septembre derniers.

Poitiers, le 12 décembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je rappelle pour mémoire que c'était déjà la position de Limoges il y a 15 ans.

Ce projet apparaît, en effet, indispensable, afin de permettre le positionnement de l'agglomération de Limoges, principal pôle économique du Centre Ouest, sur le réseau TGV. Je ne vais pas reprendre les arguments développés par Monsieur Jacques SANTROT et que, naturellement, nous partageons.

Simplement, je voudrais dire que ce dossier n'est pas seulement pour nous un problème ferroviaire, c'est avant tout un problème d'ouverture de Limoges et du Limousin sur la façade Atlantique et, naturellement, sur le Poitou - Charente.

Nous avons rencontré de nombreux acteurs et, récemment, en particulier, le Président de l'université. Il nous disait que son problème majeur était le suivant : quelles sont les universités qui, aujourd'hui, vont pouvoir résister dans la très dure compétition qui est en train de naître dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche ? Pour lui, les universités qui n'auront pas un effectif de 50.000 étudiants risquent d'être menacées.

C'est la raison pour laquelle l'université de Limoges avec d'autres, notamment avec Poitiers, La Rochelle, Tours, ont décidé de se mettre en réseau pour atteindre la masse critique leur permettant de demeurer un pôle significatif pour agréger les enseignants et les chercheurs.

Parmi les nombreuses prises de position en faveur de ce projet, il est important de noter que les collectivités et les principaux acteurs du monde socio-économique dont Jean-Pierre LIMOUSIN se sont regroupés au sein d'une Association de soutien, que la CCI, mais également pour Limoges, le très important groupe LEGRAND, ont tenu, eux aussi, à déposer leur cahier d'acteurs. Ces exemples illustrent bien que la réalisation d'une liaison à grande vitesse sur l'Ouest Atlantique est très importante pour notre avenir économique et universitaire.

Dernier point, ce serait revenir sur les 3 options de passage qui ont été étudiées par Réseau Ferré de France et dire que l'option qui nous paraît, nous, être l'incontournable, est l'option dite Centrale pour les raisons développées également par Jean-Pierre LIMOUSIN.

Pour terminer, Madame, je voudrais saluer votre travail, celui de la Commission, qui nous a permis de débattre comme nous l'avons fait depuis plusieurs mois.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame. Monsieur ROMECE.

M. ROMECE - Cheminot CFDT à Limoges

Serge ROMECE, CFDT cheminot Limoges. Madame la Présidente, bonsoir. Je regrette que, ce soir, vous n'ayez pas parlé, ou la Commission, de ce que j'ai évoqué dès le premier jour du débat public, c'est-à-dire le contournement de Poitiers par le Sud à première vue, avec un raccordement Sud sur Bordeaux, qui ferait 4 à 6 km de plus, voire 200 millions de plus, vu que c'est un projet que nous attendons depuis 1990, pour ne pas dire plus. Ce contournement de Poitiers est oublié et, en 2016, se Poitiers, le 12 décembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public reposera la question du contournement de Poitiers, voire de Limoges. C'est une question que j'ai posée à Monsieur SALIN, il m'a bien répondu par écrit, mais c'est dommage que, ce soir, ça n'ait pas été évoqué.

Mme LARIVAILLE

Je vais juste répondre. Monsieur POINTUD a pris soin de vous dire qu'il n'était pas exhaustif, il n'a pas fait le compte-rendu du débat. Monsieur THILLET.

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

Bonsoir Messieurs, Dames. Madame la Présidente, merci pour avoir été la garante des 3 réunions dont vous avez fait part tout à l'heure. Vous aurez tout à l'heure notre compte-rendu.

Sur le projet Poitiers – Limoges, nous, de Châteauroux, nous voyons ça de très mal parce que nous savons que c'est un mauvais projet, nous le répétons depuis le 5 septembre. On nous parle de la façade Atlantique ; nous disons que c'est totalement faux. L'ouverture sur Nantes, ça se fait par la gare Montparnasse, donc avec rupture de charge. La façade Atlantique, c'est bien, mais ce serait mieux si, non pas on passait par Poitiers, mais par Angoulême. Une ligne grande vitesse Limoges – Angoulême serait beaucoup plus pertinente pour une ouverture sur Bordeaux et l'Espagne pour la ville de Limoges et la région du Limousin.

Le projet que nous avons initié en se raccordant sur Beauvilliers serait nettement préférable au niveau du nombre de populations à desservir, du nombre de départements, pour l'accès, à terme, de la ville de Limoges dans un temps plus court que le Poitiers – Limoges car je dis et je répète que Limoges, en passant par Poitiers, sera à vie à 2 heures de Paris alors qu'en passant par Châteauroux, il y aurait un avantage dans le temps, lointain, certes, mais il existe un aménagement afin de raccourcir encore le parcours entre Paris et Limoges. L'itinéraire idéal, c'est bien de passer par le Centre de la France pour l'aménagement du territoire, d'abord, ensuite, mettre 2 heures pour aller à Limoges.

En ce qui concerne Poitiers, on nous a souvent dit dans les réunions que l'axe Poitiers – Limoges ne permettrait pas à Poitiers d'être raccordé à la grande vitesse, c'est faux, vous le savez tous ; Poitiers a déjà des trains TGV qui arrivent dans la gare de Poitiers et, avec le Paris – Bordeaux, Poitiers sera sur l'axe grande vitesse donc sera déjà raccordé à la grande vitesse. Nous ne voyons donc pas l'intérêt de faire ce Limoges – Poitiers ou Poitiers – Limoges.

Il est certain, comme je l'ai dit le jour de l'ouverture du débat ici même, que l'intérêt de Poitiers, et lorsque j'entends parler des universités, ça confirme ce que nous pensons, c'est-à-dire que Poitiers absorbera Limoges, ça, c'est évident, au niveau de certaines administrations, au niveau des universités. C'est absolument logique que Poitiers veuille ce barreau, mais nous sommes convaincus dans le temps, pour Limoges, que ça ne sera pas une bonne chose.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Qui plus est, avec notre projet, l'environnement aura beaucoup moins de problèmes en passant par la Beauce et en bordant la Sologne, qu'à traverser les itinéraires, quels qu'ils soient, dans les 3 itinéraires prévus par Réseau Ferré de France.

Qui plus est, je tiens à dire que, lorsque Réseau Ferré de France parle de gain de temps d'une heure sur Limoges – Paris en passant par Poitiers, c'est faux car, dans toutes les études de Réseau Ferré de France dans les diverses réunions, Réseau Ferré de France inclut le temps de transport domicile gare dans le temps, ce qui fait que, si vous avez un quart d'heure de chemin à faire pour aller à la gare de Limoges, ça ne vous fera pas gagner une heure, mais ça fera gagner trois quarts d'heure. C'est le raisonnement que tient Réseau Ferré de France dans les délais de parcours d'un point à un autre.

Les éléments socio-économiques également, en ce qui concerne Poitiers, sont tournés plus vers Châtelleraut que vers Limoges.

Je conclus que le projet Poitiers – Limoges n'est pas un bon projet et que l'itinéraire idéal pour mettre Limoges à 2 heures de Poitiers, c'est par le territoire central de la France, Orléans – Vierzon – Châteauroux – Limoges. Merci beaucoup.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur THILLET. Nous avons encore deux demandes de parole. Si d'autres personnes veulent parler, ça serait bien qu'elles se manifestent. Monsieur ROCHAUD.

M. ROCHAUD – Verts Poitou - Charente

Bonjour Madame la Présidente. Je m'exprime au nom des élus verts de la ville de Poitiers et au nom des verts Poitou – Charente. Les verts ne sont pas opposés, par principe, au TGV. Nous sommes, par contre, attachés à 2 principes :

- la priorité du rail sur la route pour lutter contre l'effet de serre et limiter la consommation d'énergie,
- la préférence à la modernisation d'infrastructures existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures.

Nous l'avons clairement montré en soutenant le projet de LGV Tours – Bordeaux en ce qui concerne les élus verts et en faisant les propositions qui ont finalement été retenues telles que le regroupement du tracé du TGV avec celui de l'autoroute A10, pour regrouper les nuisances.

Nous considérons que la construction de LGV doit répondre à 3 critères :

- premièrement, s'intégrer dans un schéma global européen,
- deuxièmement, avoir une pertinence sur le plan économique,
- troisièmement, présenter un intérêt national en contribuant à un aménagement équilibré de l'ensemble du territoire.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Sur le plan européen, certes, on peut envisager, comme Monsieur CANIAUX, le fait que ce tronçon soit une première étape vers la transversale Alpes – Auvergne – Atlantique, elle-même tronçon d'un corridor européen Lisbonne – Kiev.

On peut aussi faire d'autres choix, celui, comme nous l'avons déjà demandé à plusieurs reprises, de rouvrir la liaison ferrée entre Poitiers et Nantes. A plusieurs occasions, il a été question ici d'ouvrir effectivement le Centre sur l'Atlantique. Ça serait effectivement très crédible si, dès maintenant, cette liaison était rouverte.

L'infrastructure de celle-ci existe toujours. Sa mise à niveau serait moins onéreuse, plus rapide, et démontrerait la volonté d'ouvrir sur la façade Atlantique et de transférer les marchandises sur le train, ce qui soulagera d'autant les populations de la CAP confrontées au trafic des poids lourds.

Sur les aspects économiques, nous avons aussi le plus grand doute sur ce projet. En effet, des années ont été nécessaires pour financer le TGV Est à vocation européenne affichée qui desservait plusieurs millions d'habitants. Ce projet Poitiers – Limoges ne concernera qu'une population bien plus limitée.

L'importance de l'investissement prévu pour la ligne LGV hypothéquerait, aujourd'hui, tout autre effort dont le rail a besoin, la mise à niveau de l'entretien des infrastructures existantes, la modernisation des lignes actuelles, la restauration éventuelle des lignes inopportunément abandonnées.

Tout retard pris actuellement par manque de volonté politique dans l'entretien des voies et leur modernisation entraîne des transferts du rail vers la route.

D'autres projets ont été retenus lors du CIADT du 18 décembre 2003 : Le Mans – Rennes, Bordeaux – Toulouse, Bordeaux – Espagne, Marseille – Nice. Tous desservent plus de populations, tous ne sont pas financés à l'heure actuelle. Il y a fort à parier qu'ils seront réalisés avant celui dont nous parlons aujourd'hui et que, malheureusement, il ne voit jamais le jour.

Par ailleurs, nous sommes soucieux du bon usage des deniers publics. Dans ce cadre, nous nous interrogeons sur la rentabilité socio-économique de ce projet. Dans le meilleur des cas, l'option centrale, sa rentabilité est de 3,3 %. Il est intéressant de la comparer à celle qui était affichée pour la ligne Tours – Bordeaux dans les études préliminaires ; elle était chiffrée à un peu plus de 10 %. Est-ce raisonnable ?

Sur l'aménagement du territoire, enfin, il est incontestable que ce tronçon renforcerait le rôle de Poitiers comme lieu d'échanges. Par contre, il contribuerait également à renforcer l'enclavement de la partie centrale de la France. Nous nous sommes toujours opposés à la mise en compétition des territoires. A ces orientations, nous opposons la corporation et le travail en réseau.

En conclusion, avec la LGV Poitiers – Limoges, nous nous demandons si on ne met pas les wagons avant la locomotive. Le changement climatique qui nous menace ne nous demande pas seulement de relier vite Limoges à Poitiers ou Paris, il nous impose de mettre vite, très vite tout le monde et toutes les marchandises sur les trains.

Pour cela, l'urgence, ce n'est pas la LGV Poitiers – Limoges. L'urgence est de moderniser la ligne Poitiers – Limoges actuelle – il a fallu plus de 13 ans pour commencer les travaux – moderniser la ligne Poitiers – Paris – Limoges tel que le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
projet existait avant le CIADT de décembre 2003 et rouvrir la liaison Poitiers –
Nantes.

Ceci serait significatif d'un véritable changement de politique de déplacement,
privilegiant réellement le rail. Si tout cela est fait, nous verrons alors s'il est
nécessaire de passer à la très grande vitesse et si le projet qui nous est proposé a un
sens.

Enfin, je voudrais m'associer à bon nombre d'intervenants qui ont souligné la qualité
du débat et vous en remercier.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur ROCHAUD. Madame CHANIAL.

Mme CHANIAL - « Amis de la Terre Poitou »

Bonsoir. Moi aussi, je vous remercie pour votre écoute. J'aurais préféré aussi que les
arguments soient un petit peu mieux pris en compte par RFF et la SNCF.

Je pense qu'il serait plus facile de contenter tout le monde si on ne voulait pas
absolument courir derrière une exigence prétendument toujours croissante de vitesse,
comme si où on voyageait à 300 à l'heure, où on ne pouvait pas voyager. Je pense
qu'il faut pouvoir voyager par le train et c'est possible pour tout le monde à un prix
raisonnable, mais pas si on s'acharne à vouloir tout mettre à 300 à l'heure.

Il faudrait que les décideurs cessent de penser uniquement aux nantis qui peuvent se
payer le billet à grande vitesse. Même les chercheurs, même les étudiants, même les
professeurs peuvent voyager confortablement à une vitesse plus raisonnable.

Je pense qu'il faudrait arriver à une évolution des mentalités vers plus de mesure et
aussi plus de partage.

Les « Amis de la Terre » ont participé à un cahier d'acteurs.

Notre conclusion est celle-ci : nous souhaitons qu'on anticipe sur ce changement des
mentalités qui va tôt ou tard rentrer dans les habitudes. Nous sommes pour une
liaison Paris – Limoges par le pendulaire et pour une véritable modernisation du
Poitiers – Limoges et du Poitiers – Nantes. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame. Monsieur Eric HALGAND.

M. HALGAND - Cheminot syndicaliste

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je vous remercie de me donner la parole. Je suis cheminot syndicaliste et j'ai écouté avec attention mon patron qui se trouve être le Directeur Régional qui est présent devant vous et qui a expliqué qu'effectivement, si la réalisation d'une LGV n'asséchait pas forcément les territoires desservis par le réseau classique, néanmoins, il fallait s'attendre à un siphonage à partir des exemples qu'il nous a donnés.

Si j'ai voulu intervenir, c'est parce qu'il se trouve que, en tant que Comité d'Etablissement Régional des Cheminots, on a été à l'initiative d'une enquête réalisée par la SOFRES auprès de la population Poitou - Charente. Il y a une question qui a été posée à cette population qui intéresse le débat qui est en cours. La question qui a été posée, c'est « selon vous, quelle devrait être la priorité à donner aux investissements publics de transport en Poitou - Charente ? Les investissements sur les liaisons de proximité, c'est-à-dire les trains et bus régionaux, ou les investissements sur les liaisons plus étendues, c'est-à-dire les autoroutes et les trains TGV de grande ligne ? ».

La réponse est sans appel. Sur l'ensemble de l'échantillon représentatif, soit 500 personnes interrogées par la SOFRES, 60 % réclament des liaisons de proximité en priorité par rapport aux liaisons étendues, TGV et autoroutes 37 %.

Pour les utilisateurs des trains, c'est encore plus net, ça monte à 65 % pour favoriser les investissements publics pour favoriser la proximité.

Il me semble que c'est quelque chose qui est intéressant dans le débat puisque, si la préoccupation de la Commission, c'était d'interroger la population, voilà un travail réalisé par des professionnels sur l'opinion des gens en terme de priorité à donner aux investissements publics.

Ensuite, je voudrais dire que, s'agissant de ce débat en particulier, je suis résident en Aquitaine et je participe également au débat en cours sur la LGV Bordeaux - Espagne. Je constate en même temps que, sur le territoire, se multiplient des projets de RFF pour faire des projets LGV. Je suis interrogé parce que, l'année dernière, fin 2005, nous avons eu un rapport de l'Ecole Polytechnique de Lausanne qui a fait état d'une décrépitude du réseau actuel par manque d'investissement pour le maintenir, qui aboutit à la conclusion que, sans modification substantielle des moyens qui sont consacrés à la modernisation, nous allons devoir nous séparer de 60 % du réseau actuel, 30.000 km de ligne, 60 %, vous faites le calcul, il n'en resterait plus que 10.000.

En même temps que nous constatons cette réalité-là que RFF ne nie pas d'ailleurs, nous assistons à la multiplication de projets coûteux pour réaliser des LGV. Alors, je me demande où est la cohérence. Il me semble que, quand la maison tombe, avant de réfléchir à construire de nouvelles pièces, on se préoccupe d'abord des murs de soutènement.

Selon ce rapport, il manque 700 millions d'euros par an pour maintenir le réseau en l'état, pour éviter sa dégradation. En 2006, cette année, l'Etat, royalement, n'en dégage que 10 %, financés exclusivement par des ventes de patrimoine ferroviaire. Vous voyez que nous sommes loin du compte et nous nous acheminons vers une désertification du service public de transport ferroviaire sur ces territoires, dont vous dites être très attentif à leur développement.

En ce qui me concerne, moi, je suis d'accord en tant que syndicaliste cheminot avec la LGV, mais si, auparavant, des moyens financiers conséquents sont enfin dégagés

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public pour maintenir et développer le réseau actuel, avec un financement public pour réaliser un service public de transport collectif ferroviaire. A défaut, on obtiendrait une nouvelle étape de constitution d'un réseau à grande vitesse, géré par le privé, sans considération des besoins des populations pour leur déplacement quotidien de proximité. Je vous remercie de m'avoir écouté.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur HALGAND. Nous arrivons au bout de la liste. Est-ce qu'il y a des personnes qui auraient des avis à formuler ? Je le répète, nous ne débattons pas, donc il s'agit d'interventions qui ne demandent pas de réponse.

M. PERICARD - Membre du Bureau de la Chambre de Commerce de Poitiers

Je vous remercie. Michel PERICARD, je suis membre du Bureau de la Chambre de Commerce de Poitiers. Je ne prendrai pas beaucoup de risques, même si nous n'en avons pas débattu dans l'assemblée, de dire que nous sommes naturellement favorables à ce projet. C'est une très belle opportunité d'ouverture vers nos voisins de Limoges et de l'Europe en général.

Je pense, une petite précaution, mais ça, c'est le métier de RFF, j'ai assisté la semaine dernière à Paris à une réunion sur la problématique de l'engorgement de Paris Sud sur la liaison de Massy à Valenton, sur les TGV qui rejoignent Lille. Il ne faudrait pas que le projet de LGV régénère des problèmes entre Tours et Paris de cette même nature, et il ne faudrait pas non plus – et ça, ça n'a pas grand-chose à voir avec le débat de ce soir – connaissant bien la nationale 147 Poitiers – Limoges, que cette perspective de LGV Poitiers – Limoges ajourne encore le projet, notamment les financements nécessaires au réaménagement de cette nationale. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Quelqu'un d'autre veut s'exprimer ? Non. Je vais maintenant, si vous voulez bien, clore cette réunion.

Je vous remercie tout d'abord d'avoir participé activement ce soir à notre rencontre et, d'une façon générale, au débat public parce qu'il y a beaucoup de personnes que j'ai rencontrées souvent et je m'en réjouis évidemment.

Pour conclure le débat, je dirais – et je pense que les membres de la Commission ne me démentiront pas – que ce fut un débat très constructif où nous avons, comme il est prévu dans les textes, traité de l'ensemble du projet, son opportunité ; nous en avons beaucoup, beaucoup parlé et c'est un thème qui a donc été au centre de nos discussions au cours de toutes les réunions, que ce soit les réunions territoriales, les réunions thématiques, les réunions de proximité ; dans toutes ces réunions, nous avons parlé du thème de l'opportunité. Nous avons également, bien sûr, parlé des caractéristiques du projet.

Le débat fut, dans l'ensemble, assez animé, mais toujours cordial, jamais d'excès, et je crois que ça, nous devons nous en féliciter.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Vous avez été très nombreux à vous exprimer. Les chiffres qui vous ont été présentés tout à l'heure parlent d'eux-mêmes, grâce aux moyens d'information et de communication que la Commission a mis à la disposition du public.

Il est vrai que la Commission n'a eu que très peu de reproches sur le dispositif mis en place. D'ores et déjà, nous pouvons donc dire que les objectifs assignés au débat public, l'information et l'expression du plus grand nombre, sont remplis.

Il est vrai que, outre les moyens de communication mis en œuvre par la Commission, la forte mobilisation des élus, des chefs d'entreprise, des syndicalistes, des associations, des journalistes, a permis que chacun soit et reste informé.

Nous avons voulu, au cours des réunions publiques, une organisation qui donne la possibilité à tous de s'exprimer librement, exposer ses arguments quels qu'ils soient.

Ainsi, au cours des réunions, nous n'avons pas comptabilisé exactement, mais, en gros, nous avons eu quand même plus de 60 heures d'échanges.

Tous vos avis, vos contributions, vos questions, vos souhaits, vos idées sont bien sûr enregistrés et seront exploités par la Commission.

Nous avons maintenant la lourde tâche de synthétiser tout ce qui a été dit et écrit au cours de ces 3 mois et demis, bien sûr, de la façon la plus fidèle et la plus sincère.

Notre compte-rendu et le bilan qui sera dressé par le Président de la Commission Nationale seront adressés au Président de Réseau Ferré de France, au plus tard le 18 février.

Comme l'ont dit Monsieur DE TREGLODE et Monsieur SALIN, le Conseil d'Administration de RFF disposera alors de 3 mois pour faire connaître sa décision, ça, c'est la loi. La décision du maître d'ouvrage sera connue au plus tard le 18 mai 2007.

Je voudrais, pour terminer, remercier au nom de l'ensemble de la Commission les représentants de Réseau Ferré de France pour leur disponibilité et leur écoute, et ceci, tout au long du débat. Mes remerciements s'adressent également aux représentants de la SNCF qui ont été grandement sollicités pendant tout ce débat, ainsi qu'aux représentants de l'Etat qui ont été également mis à contribution.

Je vais vous quitter, nous allons vous quitter, tristes, bien sûr, parce que nous ne refermons pas une porte comme ça sans regret. Nous commençons à nous connaître et je trouve que c'est une ambiance quand même agréable globalement. Je vous dis au revoir et merci à vous tous. Nous ferons en sorte que vous soyez contents de nous lorsque vous prendrez connaissance de notre compte-rendu. Je vous remercie encore.