

Débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Cahors, le 23 novembre 2006

Réunion territoriale

Participants :

CPDP : Pierrette LARIVAILLE ; Josette FOURRIER

MAÎTRE D'OUVRAGE RFF : Sylvestre SALIN ; Richard ROUSSEAU

INTERVENANTS :

M. LECURU – Maire de Cahors ;

M. AGRAIN - Responsable CGT Cheminots, Région Midi-Pyrénées ;

M. REMOND ;

M. LAYBROS - Conseiller Municipal de Cahors, Conseiller Régional, région Midi-Pyrénées ;

M. ROUMEGOUX – Député du Lot ;

M. IRAGNES ;

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

Mme FRUCHON – Direction du Développement, SNCF Limousin ;

M. GRAND – Directeur du Développement, SNCF Midi-Pyrénées ;

M. HENRY- Adjoint au Maire de Cahors ;

Mme PIQUE- Conseillère Municipale de Cahors ;

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

M. BERTRAND ;

Mme MARGOT ;

M. MATUSZKYEWICZ.

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

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

Je vous remercie d'être venu, mais, avant de commencer notre réunion, Monsieur le Maire veut nous dire un petit mot.

M. LECURU – Maire de Cahors

Un petit mot très bref pour vous souhaiter la bienvenue, bien évidemment, pour regretter que nous soyons si peu nombreux puisque, malheureusement, la problématique de la liaison ferroviaire à partir de la capitale est quelque chose qui devrait intéresser tous les Cadurciens.

L'information est quelque chose de difficile à manier ; je crois que nous nous en rendons compte tous les jours, ce qui explique peut-être qu'il y ait assez peu de cadurciens présents aujourd'hui. En tout cas, je remercie ceux qui sont là. J'espère que le débat sera un débat riche et intéressant, et je crois surtout qu'il est important que nous manifestions notre intérêt pour une liaison ferroviaire qui soit une liaison ferroviaire de qualité et qui soit, en terme de fréquence, suffisamment importante pour que les Cadurciens aient de nouveau envie d'utiliser le train. Malheureusement, j'ai l'impression que, par les temps qui courent, ce n'est plus ce qui se passe.

En tout cas, sans être polémique, on vient nous présenter aujourd'hui un projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges qui pourrait intéresser le bassin cadurcien. Vous ne m'empêchez pas de dire d'entrée de jeu que je regrette d'ores et déjà l'abandon de toute idée d'une liaison qui me paraît tout à fait normale entre la première et la quatrième ville de France, une liaison Paris – Toulouse. Ça ne me paraît pas conforme à l'aménagement du territoire ; ça ne me paraît pas conforme aux intérêts de toutes les villes traversées et je suis, en effet, extrêmement inquiet de l'existence de ce projet, même si, faute de grive, on mange des merles et que, bien évidemment, nous nous rangerons, nous, à ce qui pourra, en effet, servir le mieux la population cadurcienne. J'espère que des idées surgiront, qui nous permettront d'aller dans le bon sens. Voilà ce que je voulais vous dire aujourd'hui.

Mme LARIVAILLE

Je vous remercie Monsieur le Maire. La réunion de ce soir va se dérouler suivant le schéma suivant :

- Je vais vous dire quelques mots sur ce qu'est le débat public, ce que l'on en attend.
- Ensuite, Réseau ferré de France présentera son projet.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
- Enfin, vous aurez tout loisir pour vous exprimer, poser des questions, formuler des avis, etc.

Principe du débat public

Mme LARIVAILLE

Le débat public, je pense que beaucoup d'entre vous ont déjà entendu mon petit discours, mais il y en a que je n'ai pas encore vu et je me permettrai donc de vous rappeler ce qu'est le débat public.

Le débat public, qui est prévu par la loi, a pour objet de faire participer la population au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement et d'équipement. Ce débat public se situe très en amont dans ce processus et intervient alors qu'aucune décision n'est prise. Je crois que, ça, c'est quelque chose qu'il faut bien avoir en tête dès maintenant, c'est que le projet présenté par RFF n'est pas décidé.

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

Qui décide de ce débat public ? C'est la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante, qui, sur saisine du maître d'ouvrage, a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public, au vu des enjeux dudit projet, sur l'aménagement du territoire et ses enjeux également en terme d'impacts socio-économiques et environnementaux.

La Commission Nationale du Débat Public a confié l'organisation et l'animation de ce débat à une Commission Particulière qui est constituée de 5 membres. Les 5 membres sont :

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

Nous sommes seulement 2 ce soir à Cahors, Michel ANDRAULT, Michel PERIGORD et André POINTUD étant absents aujourd'hui.

La Commission Particulière, comme la Commission Nationale, est indépendante, c'est-à-dire qu'elle ne porte pas de jugement, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur aucun des avis exprimés. Ce point est extrêmement important et, en particulier, au niveau du compte-rendu du débat, la Commission rapporte ce qu'il s'est dit pendant le débat, mais ne donne pas d'avis sur le projet.

Les objectifs du débat, bien entendu, sont de vous informer et de recueillir vos questions, vos avis. Pour ce faire, il y a les réunions publiques, il y a également des moyens autres qui sont les courriers, les courriels, etc.

Les réunions publiques, nous en sommes aujourd'hui à la treizième. Au niveau de la fréquentation, jusqu'à présent, nous avons rassemblé quelques 3.000 personnes avec Cahors, le 23 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public un fort contingent à Châteauroux puisqu'il y avait 1.500 personnes à la réunion publique de Châteauroux. Donc plus de 3.000 personnes ont participé aux 12 réunions que nous avons eues.

En ce qui concerne les questions qui peuvent être posées à la Commission par courrier ou via le site internet, nous en sommes aujourd'hui à plus d'un millier de questions, ce qui veut dire que ce dossier intéresse beaucoup la population. Nous avons des questions qui nous ont été posées par des gens de Cahors, dont nous pourrons faire état tout à l'heure, le cas échéant.

Je rappelle que ce débat a été ouvert le 1^{er} septembre et qu'il sera clos le 18 décembre. Après, il nous appartient de faire le compte-rendu du débat public. Nous avons 2 mois maximum pour rendre notre compte-rendu, c'est-à-dire que, au maximum, nous avons jusqu'au 18 février. Le maître d'ouvrage, ensuite, a 3 mois pour prendre sa décision, tirer des conclusions à partir des éléments que nous lui rapporterons. La décision du maître d'ouvrage, en fait, c'est soit il continue son projet, soit il poursuit son projet en le modifiant en fonction des éléments qui auront été rassemblés au cours des débats, soit il abandonne son projet. Tous les cas de figure sont effectivement possibles.

Voilà ce que je voulais vous dire sur les finalités du débat public et ses modalités. Je ne sais pas s'il y a des questions particulières à poser. Est-ce qu'il y a des choses que vous voulez approfondir en ce qui concerne le débat public ? Sinon, très vite, je passe la parole à RFF qui est représentée ici par :

- Sylvestre SALIN, Chef du Projet débat public sur la LVG Poitiers – Limoges ;
- Richard ROUSSEAU, Directeur Régional pour les Régions Centre et Limousin ;
- Kim REGNIER, Directeur Régional, homologue de Monsieur ROUSSEAU, pour la Région Midi-Pyrénées.

Nous avons, bien sûr, des représentants de la SNCF qui sont :

- Lionel GRAND, Directeur du Développement pour la Direction Régionale de Toulouse ;
- Guylaine FRUCHON est à la Direction du Développement, à la Direction SNCF de la Région de Limoges.

Si vous n'avez pas de questions sur le débat public, je ne vois pas de mains qui se lèvent, nous allons passer tout de suite la parole à Sylvestre SALIN.

Intervention du maître d'ouvrage

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

Madame la Présidente, merci, Mesdames et Messieurs, bonsoir. La présentation que je vais vous faire va s'articuler en deux temps. Dans un premier temps, nous parlerons du pourquoi du projet, ce qu'il peut apporter à Cahors et au Lot. Dans un deuxième temps, je vous présenterai les options qui font l'objet du débat public.

Au préalable, je souhaiterais présenter un élément de cadrage en rapport direct avec le projet en discussion. A l'horizon 2016, la LGV Sud Europe Atlantique sera mise en service et il y aura là le premier élément d'un réseau à grande vitesse sur la façade Atlantique qui, à terme, permettra de connecter les réseaux de la péninsule ibérique à ceux de l'Europe du Nord et de l'Angleterre.

Cette dynamique de réseaux à grande vitesse offre de nouvelles possibilités en matière d'accessibilité et d'attractivité à Paris, mais également aux villes desservies par la grande vitesse, villes de France ou d'Europe. Il se met en place des nouvelles stratégies de la part des Régions pour accéder à ce réseau.

Midi-Pyrénées et Toulouse, dans le cadre du débat public de l'année dernière, ont fait le choix de se raccorder à ce réseau, à la LGV SEA, via Bordeaux, ce qui, à terme, permettrait à Toulouse d'être à 3 heures 10 de Paris. De fait, les fonctions de l'axe Paris – Limoges –Toulouse évoluent. Nous avons un axe qui est long de 713 kms ; il faut à peu près 6 heures 20, aujourd'hui, pour le parcourir de bout en bout. C'est un axe qui traverse 3 Régions différentes : le Centre, le Limousin et Midi-Pyrénées, et des Régions qui ont des besoins en matière ferroviaire différents et qui appellent des réponses différenciées.

Les enjeux pour Midi-Pyrénées ont été exprimés lors du débat public qui a eu lieu l'année dernière. Ils s'articulent autour de l'amélioration de l'accès à Paris et à l'Ile-de-France, mais également à Bordeaux. Il s'agit aussi de pouvoir se connecter sur le réseau à grande vitesse, national et européen. Il s'agit aussi de pouvoir développer le trafic ferroviaire régional.

La solution qui a été retenue, c'est celle de la création d'une ligne à grande vitesse entre Toulouse et Bordeaux.

Concernant la Région Limousin et Limoges, nous avons des enjeux qui sont similaires puisque, pour la Région, il s'agit d'améliorer ses relations avec Paris et l'Ile-de-France, de se connecter au réseau à grande vitesse, de développer les synergies avec Poitiers et de s'ouvrir sur la façade Atlantique.

La solution qui est proposée au débat public, c'est un projet de création d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges.

➤ Que peut apporter le projet à Cahors et au Lot ?

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Concernant le projet et ce qu'il pourrait apporter à Cahors et au Lot, qui se trouve entre les Régions Limousin et Midi-Pyrénées, ce projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges apporterait une offre nouvelle, complémentaire à celle qui existe, qui sera portée par le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux - Toulouse. Cet apport se fait à 2 niveaux :

- Dans un premier temps, par la création de 2 allers et retours quotidiens, depuis Cahors vers Paris, qui mettraient Cahors à 3 heures 55 - 4 heures 5 selon les options. Nous verrons les options dans la deuxième partie de la présentation. Donc la possibilité de 2 allers et retours quotidiens qui permettront à quelqu'un, en gare de Cahors, de se rendre directement, sans changement, à Paris.
- Il s'agit aussi d'une alternative avec des correspondances puisqu'il sera possible, en se rendant à Brive, de pouvoir avoir en correspondance 9 TGV et, dans ce cas-là, de pouvoir faire un Cahors - Paris en 4 heures 15 - 4 heures 25. Il y a aussi la possibilité, par des correspondances à Montauban, de se rendre également sur Paris.

Nous voyons donc que Cahors bénéficiera des complémentarités de Bordeaux - Toulouse et de Poitiers - Limoges.

➤ **Les options du projet**

Concernant, maintenant, la deuxième partie de ma présentation, le projet : RFF propose la création d'une ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges d'une centaine de kilomètres et 3 options sont présentées au débat public.

1. La première d'entre elles est l'option dite Nord. C'est une option qui prend le parti, une fois que l'on sort de Poitiers, de venir se raccorder sur la ligne Paris - Limoges - Toulouse.

Cette option d'une longueur totale de 150 kms nécessitera la création d'une section de ligne nouvelle d'une centaine de kilomètres pour un coût de 1,15 milliard d'euros.

Au niveau des temps de parcours permis, Paris - Cahors pourrait se faire, dans ce cas de figure, en 4 heures 5 et Paris - Limoges en 2 heures.

2. La deuxième option dite option centre prend un parti un peu différent qui est celui d'utiliser le couloir des infrastructures existantes, dans le cas présent, la ligne TER Poitiers - Limoges et la RN 147.

En terme de longueur totale, c'est l'option la plus courte (125 kms), mais c'est celle qui nécessitera la création d'une section de ligne nouvelle la plus longue puisque, nous serions à 115 kms, d'où un coût légèrement supérieur à l'option Nord puisqu'il serait ici de 1,3 milliard d'euros.

En termes de temps de trajet et en terme de trafic, c'est l'option qui apporte les meilleurs temps de trajet puisque, dans ce cas-là, il serait possible de pouvoir faire Paris - Cahors en 3 heures 55, et il serait possible de faire Paris - Limoges en 1 heure 50.

3. Concernant la troisième et dernière option, elle prend là aussi un parti différent qui est celui d'utiliser la ligne Sud Europe Atlantique le plus longtemps possible et, à peu près au Nord de Ruffec, d'obliquer vers Limoges.

En terme de coût, nous avons un coût similaire à celui de l'option Nord (1,15 milliard d'euros) et, en terme de temps de trajet, nous avons aussi des temps similaires puisque, dans le cas présent, Paris - Limoges serait en 2 heures et Paris - Cahors en 4 heures 5.

En conclusion, le projet de LGV Poitiers - Limoges est un projet qui élargit les possibilités de relations de Cahors vers Paris et vers le réseau national à grande vitesse.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. Avez-vous des questions ? Merci de vous présenter.

M. AGRAIN - Responsable CGT Cheminots, Région Midi-Pyrénées

Jean-François AGRAIN, je suis cheminot, syndicaliste CGT et responsable CGT sur la Région Midi-Pyrénées. Vous venez de nous présenter un projet qui, à mon sens, plus il descend au Sud de Limoges, moins il est intéressant pour les populations qui y habitent.

Il existait, au préalable, un projet largement plus intéressant, et je pense que mes homologues dans d'autres débats publics vous l'ont longuement détaillé, c'était le projet POLT Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, liaison qui pouvait s'effectuer avec du matériel TGV pendulaire. Ce projet-là, qui avait été mené en concertation avec les populations et avait reçu leur assentiment, a été brutalement arrêté et on nous sort un peu du chapeau cette ligne élyséenne de Limoges à Poitiers.

Quand je dis qu'elle a peut-être un intérêt pour les limougeauds, et encore, c'est à démontrer, pour les habitants du Nord de Midi-Pyrénées, comparativement au projet POLT, elle n'en a absolument aucun et je m'explique.

D'abord, vous nous parlez du temps gagné. Vous nous dites qu'à l'heure actuelle, pour un train classique entre Toulouse et Paris en passant par Limoges, il faut 6 heures 20 alors que, au début des années 1970, avec du même matériel classique, il fallait 5 heures 59. Donc, là, nous nous apercevons que, sur une ligne classique, avec du matériel existant, nous sommes en capacité de perdre du temps, sans beaucoup d'explications, ce qui veut dire qu'il y a des potentialités qui ne sont pas exploitées à l'heure actuelle.

Ensuite, vous nous dites que, pour les cadurciens et plus généralement pour les lotois, il y a intérêt et qu'il y aura une potentialité accrue de dessertes vers Paris. Là, à mon sens, vous vous heurtez de plein fouet à la politique de la SNCF au travers de son activité VFE grande ligne. A l'heure actuelle, il y a 2 trains TEOZ qui sont terminus Cahors et qui desservent la capitale. Nous venons d'apprendre que parce que l'utilisation de ces trains n'est pas suffisante, ces trains-là seront limités à Brive. Il ne restera donc à la gare de Cahors qu'une seule vocation, c'est une vocation TER, et le seul accès à la capitale ou au Sud se fera au travers de ruptures de charges : utilisation d'un TER jusqu'à Brive pour changement de train jusqu'à Paris, utilisation d'un TER jusqu'à Toulouse, si nous voulons utiliser la grande radiale Bordeaux – Marseille et au-delà, vers le Sud de l'Europe.

Je crois que votre projet entérine la politique de la SNCF, ne développe en rien les potentialités de circulation de Cahors vers le Nord de la France et la capitale et, bien au contraire, mettra, à notre sens, Cahors encore plus éloigné de la capitale.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Ensuite, le projet POLT avait un avantage : utilisant du matériel TGV pendulaire, il aurait pu desservir Cahors sans rupture de charges et se connecter à l'Europe du Sud au travers de la ligne qui devrait se construire un jour Paris - Bordeaux - Toulouse. Je rappelle, vous l'avez oublié dans votre exposé, que, dans les débats publics sur la ligne toulousaine, si je peux dire, bien que méditerranéenne, il n'y avait pas que l'intérêt Toulouse - Paris, mais a été porté très fort que cette ligne soit la première amorce d'un axe Bordeaux - Marseille - Nice desservant en ligne nouvelle Lyon, Barcelone et, avec le barreau que souhaitent les Aquitains, Bordeaux, Madrid et l'Espagne.

Nous voyons bien qu'avec un TGV pendulaire, donc le projet POLT, nous pouvions mettre Cahors tout à fait naturellement en liaison avec ces grandes dessertes parce que nous ne changeons pas de matériel. Nous pouvons raisonner de la même façon sur le Nord, les TGV pendulaires étant parfaitement en capacité d'accéder au réseau TGV Nord Européen et Est Européen qui va être inauguré bientôt.

Nous voyons donc que vous êtes en train de nous proposer un projet, certes, de ligne à grande vitesse, mais qui n'offre pas, et loin s'en faut, les potentialités du projet précédent qui était présenté au travers du POLT, première réflexion.

Seconde réflexion, vous nous proposez une ligne Limoges - Paris qui vient s'interconnecter sur l'axe Bordeaux - Paris. Cet axe Bordeaux - Paris, si nous arrivons à le développer comme il est prévu, nous risquons de nous trouver rapidement dans une situation de thrombose sur l'axe Poitiers - Paris et plus particulièrement au point de jonction avec la Bretagne et l'Ouest de la France.

Vous allez nous proposer des circulations supplémentaires sur un réseau déjà construit, dont nous savons qu'il attend un développement important ; à défaut de doubler, de tripler ou de quadrupler la voie entre Poitiers et Paris ou, plus particulièrement, l'interconnexion et Paris, nous nous apercevons qu'il y aura là des antagonismes de circulation. Quand nous voyons le poids économique que pèse le limougeaud et la Région Limousin par rapport à l'Aquitaine et au Sud de la France, nous pouvons craindre que la part congrue soit réservée à cet axe-là. Ce qui nous fait dire que ce projet a peut-être un intérêt au niveau du Limousin et, d'après ce que j'en sais, la controverse existe et ce n'est pas évident. En tout cas, il n'est certainement pas une potentialité de développement au travers du ferroviaire et d'aménagement du territoire pour ce qui est du Nord de Midi-Pyrénées et du Lot en général.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. D'autres interventions sur le même sujet, de façon à ce que RFF puisse répondre ?

M. REMOND

Frédéric REMOND, je suis notaire à Cahors. Je ne suis pas cgtiste, je ne travaille pas à la SNCF, mais, néanmoins, vous me permettrez d'être globalement partisan de ce que disait ce Monsieur.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je voulais rappeler qu'en 1995, Monsieur Bernard PONS qui était Ministre de l'Aménagement du Territoire, avait relancé l'étude sur les pendulaires, qu'il y a eu aussi un débat avec Monsieur GISCARD D'ESTAING, Président de Région, toujours sur le pendulaire, que le pendulaire semblait, à ce moment-là, une solution particulièrement intéressante. Il y a également eu une étude sur le pendulaire par une revue indépendante « Voie ferrée » en 1997 qui démontrait l'intérêt de la solution pendulaire.

Je voulais peut-être dériver là-dessus, pour montrer qu'il y a un trucage peut-être de la SNCF ou de Réseau ferré de France. J'ai une lettre de la SNCF, elle est un peu ancienne. Ça faisait suite à une plainte que j'avais déposée pour des problèmes de correspondance. C'était paru, à l'époque, dans le journal de la SNCF « la vie du rail ». Ce courrier de la SNCF m'indiquait que « la planification des dessertes est décidée à partir des résultats d'enquête marketing ». Ça, c'est absolument magnifique. Ils planifient les dessertes à partir de résultats d'enquête marketing, autrement dit, ils comptent les gens.

J'expliquais que la circulation des trains en province, ce n'est pas très frénétique, pas autant qu'en Région parisienne. A l'époque, ça a dû être corrigé, il y avait un train qui faisait Brive – Cahors – Toulouse, arrivée à Cahors à 12 heures 39. Le TER, financé par la Région, partait pour Monsempron-Libos par Luzech à 12 heures 19. On pouvait compter les gens qui voulaient prendre la correspondance. Effectivement, l'on pouvait démontrer que le train n'était pas rempli.

Un autre train, train Pau – Toulouse, arrivée à Toulouse à 13 heures 42, départ du train Toulouse – Paris à 13 heures 40. La ligne n'est pas chargée, donc, à 2 minutes près, nous ne remplissons pas les trains.

Ce que je voulais dire, c'est que la planification des dessertes est décidée à partir de ces enquêtes marketing. Selon la direction de Toulouse, « les critères pour supprimer certains trains sont déterminés par leur taux d'occupation habituel ». Ce n'est pas moi qui le dis, c'est la direction de Toulouse ; « le nombre de voyageurs occupant un train est fourni par des comptages voyageurs ». Autrement dit, nous détruisons la ligne Toulouse – Cahors – Limoges – Paris par ce système de planification, qui aboutit à adapter le trafic ferroviaire à la perte de clientèle qu'elle provoque et qu'elle alimente par l'ignorance volontaire de la demande réelle des voyageurs et particulièrement des professionnels contraints d'utiliser, dans cette hypothèse, l'avion, faute de desserte ferroviaire appropriée.

Je pense que, si la SNCF était honnête, il y aurait du monde dans les trains, sur la ligne de Paris à Toulouse. Simplement, on détourne cette clientèle à partir de Toulouse pour la faire passer par Bordeaux.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur.

M. LAYBROS - Conseiller Municipal à Cahors, Conseiller Régional, Région Midi-Pyrénées

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Bonsoir, Serge LAYBROS, je suis Conseiller Municipal à Cahors et Conseiller Régional.
J'ai deux façons de voir le dossier.

Je dirais, dans un premier temps, que c'est un dossier qui peut paraître alléchant parce que, si l'on s'en tient uniquement aux gains de temps possibles, une heure de gain de temps sur la liaison Cahors - Paris qui mettrait donc Paris à 4 heures de la capitale, c'est une perspective qui peut sembler intéressante.

Mais quand nous regardons un peu et quand nous grattons, je ne vous cache pas que j'ai un certain nombre d'interrogations, voire de sujets d'inquiétude.

Le projet pendulaire a été abandonné lors d'un Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire en décembre 2003. Monsieur RAFFARIN qui était alors Premier Ministre avait demandé de travailler à une solution de substitution. Nous avons donc ce projet Poitiers - Limoges qui arrive, permettez-moi l'expression, un peu comme un cheveu sur la soupe. Moi, la question que je me pose, c'est quelles études de faisabilité en amont, quelles concertations et donc, le sentiment que ce projet est tenté d'être imposé par le Gouvernement et par la SNCF.

Sur la faisabilité du dispositif, j'ai lu les documents que vous avez édités. Nous parlons de 6 à 8 ans d'étude, de 4 ans de travaux et donc, nous sommes dans la perspective 2016 - 2018. Ce qui est intéressant, c'est ce que rajoute RFF « à condition de réunir les financements » et, de mon point de vue, c'est quand même là le nœud du problème parce que, combien ça coûte ? Moi, je citerai les chiffres que vous avez évoqués. Nous sommes sur des variables qui vont de 1 milliard 100 millions d'euros à 1 milliard 300 millions d'euros, c'est-à-dire que ce ne sont pas de petites sommes.

Quand l'on sait combien ça coûte, la deuxième question qu'il faut se poser, c'est « qui paie ? » parce que, bien évidemment, RFF va amener sa contribution, vraisemblablement en fonction de l'amortissement possible pour elle sur cette ligne. Il va donc falloir solliciter les partenariats, vraisemblablement l'Etat, vraisemblablement l'Europe, vraisemblablement les collectivités et, plus vraisemblablement, de mon point de vue, le Conseil Général Limousin qui est le premier directement impacté par la nouvelle mesure, sachant que la Région Limousin est une belle région, mais elle est aussi l'une des Régions de France où le potentiel fiscal est le plus bas.

Je trouve qu'il y a beaucoup d'incertitudes sur les co-financements, sachant que, par ailleurs, il y a un certain nombre de lignes où les financements ne sont pas encore bouclés. Je pense à Tours - Bordeaux, je pense à Bordeaux - Hendaye, je pense à Bordeaux - Toulouse - Narbonne. Finalement, chronologiquement, le projet Poitiers - Limoges est le dernier sorti du chapeau et on nous ferait presque croire qu'il serait le premier dont le financement serait bouclé. Moi, je ne voudrais pas que, sur ce projet-là, on amuse un peu la galerie, c'est-à-dire que l'on laisse miroiter la possibilité d'une liaison rapide à court terme et que, finalement, ce projet-là reste sagement au fond d'un carton, sachant que, de mon point de vue, le chemin le plus court et le plus naturel pour aller de Cahors à Paris n'est pas de faire le crochet par Poitiers, mais d'utiliser le sillon existant.

Je raisonne comme Cadurcien, mais je ne peux pas me désintéresser du sort des populations qui sont sur cette ligne parce que la réalisation de la LGV entre Poitiers et Limoges, c'est quand même un coût sévère porté, de mon point de vue, à la desserte Paris - Orléans - Châteauroux - Argenton, et je ne m'étonne pas que Madame la

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Présidente ait cité les chiffres de participation records au débat public dans ces villes qui pourraient penser que, finalement, elles paieraient les pots cassés de l'opération.

Je m'interroge également sur les liaisons directes parce que, une fois, on nous dit qu'il est possible d'avoir des liaisons directes Paris - Poitiers - Limoges - Cahors ; parfois, on nous dit le contraire, sachant que, aujourd'hui, moi, ce que j'observe, c'est que la SNCF, elle est en train de porter quelques coups sévères aux liaisons directes Paris - Rodez. C'est le cas puisqu'au 10 décembre, il y aura décrochage, rupture de charges, et qu'il n'y aura plus de liaison directe entre Paris - Rodez. Ce que je crains, c'est qu'après Paris - Rodez, vienne le tour de Paris - Cahors et, d'ailleurs, Jean-François AGRAIN l'évoquait, mais nous avons quelques inquiétudes sur le TEOZ du soir terminus Cahors et sur le TEOZ du matin départ de Cahors.

Si vous voulez, je ne voudrais pas qu'il y ait une espèce de marché de dupes et qu'on nous promette le paradis ferroviaire dans 10 ou 15 ans, mais, qu'en attendant, la galère continue parce que ça devient infernal, du fait de l'état du réseau et des infrastructures. Aujourd'hui, quand on dit que, logiquement, il faut 5 heures 15 pour aller de Cahors à Paris, 5 heures 15, c'est dans le meilleur des cas, c'est-à-dire dans des cas tout à fait exceptionnels, parce que nous avons des retards d'une heure - une heure et quart, quand ils ne sont pas de plus grande amplitude encore.

Moi, j'aurais besoin d'avoir quelques précisions, notamment sur ce qui me semble quand même le cœur du problème, c'est le financement parce que nous avons beau nous raconter toutes les plus belles histoires du monde, si nous n'avons pas un centime à mettre sur les plans de financement, tout cela restera lettre morte.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Nous allons passer peut-être la parole à Monsieur SALIN ou Monsieur ROUSSEAU. Et puis, je pense que Monsieur Lionel GRAND pourra peut-être aussi répondre au nom de la SNCF aux différentes questions qui ont été posées.

M. SALIN

Concernant la question du financement, c'est une question importante. Globalement, dans les projets de LGV, nous commençons à parler de financement une fois que le projet est défini, c'est-à-dire au niveau de la DUP ; on connaît le projet, on sait ce qu'il vaut.

Après, un ensemble de discussions se met en place entre les différents partenaires. Par exemple, sur la LGV Est, concernant les partenaires qui pourraient être mobilisés, traditionnellement, vous avez ici une répartition type : l'Etat, ses établissements publics et les collectivités territoriales (25 à 30 % du financement).

Récemment, des possibilités sont offertes de faire entrer dans le tour de table des partenaires privés. Ça sera le cas de la LGV Sud Europe Atlantique qui sera concédée.

Si nous prenons le cas de la LGV Est, le montant a été connu au niveau de la DUP et la convention de financement a été signée 4 ans après, ce qui n'a pas empêché le projet d'avancer, de se concrétiser puisqu'il sera mis en service en juin 2007.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Si vous voulez, la discussion sur le financement est un point important, mais qui arrive relativement tard - et je comprends que ça puisse surprendre - dans la vie du projet, mais il faut d'abord savoir combien coûte le projet, que le projet soit arrêté, soit défini, soit cerné et, après, les différents partenaires discutent sur les modalités de financement, sur les parts que chacun apporte.

Concernant un autre point que vous avez soulevé, qui était de savoir « ce projet, d'où sort-il ? ». L'idée d'un barreau Poitiers - Limoges a été initiée fin des années 1980, début des années 1990. En 1992, a été établi le schéma directeur. Des études ont été nécessaires pour établir ce schéma directeur. Pour la desserte du Limousin, à l'époque, deux options avaient été envisagées :

- La première était de desservir le Limousin par un barreau depuis Poitiers ;
- La deuxième était de desservir le Limousin par ce qui allait devenir plus tard le TGV Limousin, c'est-à-dire par un projet qui consistait à utiliser l'infrastructure existante et à créer, à certains endroits, des sections de ligne nouvelle.

In fine, c'est cette solution qui a été retenue puisqu'à l'époque, il a été envisagé de coupler le TGV Limousin avec le TGV Auvergne pour créer ce qui a été appelé à l'époque le « y » renversé. Le tronç commun était très faible puisqu'il était entre Paris et Etampes ; au Sud d'Etampes, une branche partait sur Clermont-Ferrand, une branche partait sur Limoges.

Il est intéressant aussi de noter qu'à l'époque, le TGV Limousin a été envisagé à voie unique. L'idée de la voie unique n'est donc pas une idée nouvelle. L'idée d'un barreau Poitiers - Limoges n'est pas une idée nouvelle.

En 1996, le rapport ROUVILLOIS n'a pas donné suite au TGV Limousin et des études ont été menées qui, par la suite, ont donné naissance au POLT.

Concernant la genèse ou l'idée de faire un barreau Poitiers - Limoges, c'est une idée qui a une quinzaine d'années. Ça, c'était l'élément concernant l'historique du projet.

Mme LARIVAILLE

Et sur le pendulaire ?

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

Il faut se rendre compte que, techniquement le projet POLT n'était pas achevé au moment où il était arrêté. Les rames pendulaires, c'était encore des études à achever, donc il faut être clair sur l'échéancier. Il y a des gens de la SNCF ici, qui savent très bien que nous ne retirons pas tout un parc d'un coup pour traiter les rames, parce qu'il y a plusieurs mois de traitement. Si le projet avait été poursuivi, il fallait achever les études, et après, traiter les rames progressivement en atelier. Quand nous avons tendance à dire « le TGV pendulaire, ça peut être pour demain », le TGV pendulaire était virtuel au moment où le projet a été arrêté.

Le pendulaire, il faut aussi se rendre compte des limites de ce dispositif pour la desserte principale qui était la desserte Limoges - Brive. Sur Limoges - Brive, il est clair que, parce que c'était un TGV, il gagnait 6 à 7 minutes sur la partie où nous
Cahors, le 23 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
roulons à 200 parce qu'un TGV peut rouler à 220, comme sur la ligne Tours - Bordeaux, mais il gagnait, en pendulant dans la traversé de la Creuse, pour Limoges, 7 minutes aussi.

Donc, par rapport à un temps plancher de la ligne qui est actuellement, avec une marge de régularité normale, de 2 heures 45, le pendulaire faisait un Paris - Limoges direct en 2 heures 31.

C'est vrai qu'on pouvait avoir des gains supplémentaires au niveau de la poursuite jusqu'à Limoges et jusqu'à Cahors.

Il est vrai que j'ai tendance à dire que les morts ont des qualités qu'on ne leur connaissait pas quand ils étaient vivants et, quand on regarde un troisième aspect de ce dispositif, c'est qu'il y avait 6 rames d'adaptées, 6 rames TGV, ce qui veut dire que la desserte était extrêmement réduite, c'est-à-dire que l'ensemble de la desserte ne comprenait que 5 allers et retours en TGV, TGV dont le dispositif était limité.

Par rapport à ce dispositif que l'on considère, à certains moments, comme la solution miracle, il y avait un problème de réalisation dans le temps, il y avait un problème de limitation de l'offre qui était considérable, et il y avait des gains de temps qui étaient relativement limités par une solution à grande vitesse.

Les gens qui sont dans l'exploitation ferroviaire se rendront bien compte qu'une des interrogations de la SNCF à l'époque, c'est qu'un parc limité de 6 rames isolées du reste du parc TGV était une desserte difficile à maintenir à un niveau de qualité parce qu'il n'y avait pas de réserve de matériel pouvant réaliser les mêmes temps en dehors du matériel pendulaire.

Nous avons fait dire beaucoup de choses au pendulaire ; c'est un peu comme le couteau suisse, il pouvait remplir toutes les fonctions, mais, avec des limites extrêmement étroites. Un certain nombre d'éléments vous ont été donnés sur ce dossier-là.

Le projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges ne doit absolument pas être comparé au pendulaire. Nous ne sommes pas dans la même logique. D'un côté, il y a un accès au réseau à grande vitesse bien au-delà de dessertes sur Paris puisque, finalement, à Poitiers, on se greffe sur l'ensemble d'un dispositif qui permet d'avoir accès à des TGV inter-secteurs pour Bruxelles. Poitiers, comme Saint-Pierre-des-Corps, comme Bordeaux, pourra jouer le rôle de plate-forme d'échanges et donner des capacités que le pendulaire terminant à Paris Austerlitz ne pouvait pas avoir.

Je veux ajouter un dernier point, quand on me parle des contraintes qu'il peut y avoir sur la ligne à grande vitesse, elles sont prises en compte pour l'arrivée à Montparnasse. Elles sont d'autant plus prises en compte que notre projet envisage, si vous lisez bien le dossier, des couplages à Poitiers ; Sylvestre SALIN pourra compléter.

Pour ceux qui connaissent bien la technique ferroviaire, une des limites du pendulaire était aussi le fait que, quand on monte vers Orléans, on est mêlé au trafic de banlieue à partir d'Etampes qui est à 52 kms de Paris où la vitesse est limitée et où les contraintes de circulation sont fortes. Que ça soit un TGV qui soit pendulaire, qu'il ait toutes les qualités du monde, entre Etampes et Paris, nous roulons à 140. Alors que l'avantage que présente la gare Montparnasse, c'est que vous savez très bien que par la ligne qui devait aller de Paris à Chartres par Gallardon, il y a une ouverture et une

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public entrée sur la gare Montparnasse pour les TGV où ils ne sont absolument pas perturbés par le trafic de banlieue, parce que la vocation du trafic à grande vitesse et du trafic de banlieue étant différente, il est très difficile de les mixer.

Mon intervention était simplement de vous montrer que, maintenant, nous avons tendance à donner un contexte, une enveloppe à POLT qu'il n'avait pas au moment où il était envisagé de le mettre en œuvre.

Mme LARIVAILLE

Je crois qu'il y a des réactions.

M. ROUMEGOUX – Député du Lot

Michel ROUMEGOUX, Député. Je viens d'avoir, en écoutant Monsieur ROUSSEAU, effectivement, ce que j'ai ressenti tout au long du très long parcours qui a été celui du POLT qui a abouti à ce qu'il a abouti précisément et que Monsieur ROUSSEAU vient de décrire tout à fait. Je l'ai ressenti quasiment jusqu'à la fin.

Quelle est cette impression ? L'impression pure et simple que la SNCF ne voulait pas entendre parler de pendulaire. Ça, c'est clair, c'est un choix qui a été délibéré et je vous assure que je suis extrêmement en colère parce qu'on nous a promenés, quand même, vraiment de façon anormale et scandaleuse.

Ça a commencé par une réunion à Brive le 25 octobre 2003. Ensuite, il y a eu 2 ou 3 réunions à Limoges. Des réunions à n'en plus finir se sont branchées là-dessus, on nous a dit « le pendulaire, c'est très bien aussi parce que nous allons pouvoir faire l'interconnexion Sud TGV » qui a peut-être été évoquée un petit peu. On nous a dit « c'est le même matériel, tout ira bien, etc. ». On nous a promenés et je vous assure, j'ai pris le train 4 – 5 fois, à chaque fois, j'ai interviewé tous les gens de la SNCF, le contrôleur de tickets et tous les personnels que je rencontrais ; y compris au niveau des personnels, on sentait qu'ils n'avaient pas envie qu'on fasse le pendulaire. Ils disaient « ce n'est pas possible, on n'est pas bien dedans. C'est une technologie tout à fait particulière que nous n'avons pas. Ça va être une technologie nouvelle, nous aurons du mal à l'adapter au reste ». On sentait très bien que, du sommet au bas de l'échelle, tout le monde était contre.

Je suis allé voir Monsieur GALLOIS. Monsieur GALLOIS m'a dit « c'est très simple, le Gouvernement nous dit, faites le pendulaire, nous, nous faisons le pendulaire ». J'ai bien compris qu'il s'exprimait ainsi en disant « si on me le commande, je le ferai », mais personne n'avait envie de faire le pendulaire au niveau de la SNCF. Je m'en suis rendu compte dans des réunions où ce n'était pas le sujet principal, surtout dans celles qui se passaient au Sénat sur l'interconnexion Sud du TGV : à aucun moment, le pendulaire n'était cité. J'ai posé la question à plusieurs occasions, c'est dans les registres ; manifestement, on me renvoyait promener d'un revers de main, ce n'était vraiment pas le sujet, et ça n'a jamais été le sujet au niveau de la SNCF, je crois que j'ai bien compris l'explication.

Qu'est-ce qui nous intéresse nous à Cahors ? Il nous intéresse à Cahors d'aller à Paris par le train, dans des temps convenables. Il y a effectivement la vitesse : je pense

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public que, 4 heures, ça ne serait pas si mal. Le problème, dans les schémas que vous nous proposez, est-ce que l'on change à Brive, est-ce que l'on change à Limoges, est-ce que l'on change à Poitiers pour arriver à Paris ? Voilà le problème parce que, ce que vous appelez les ruptures de charges, c'est extrêmement agaçant. J'ai bien compris depuis un petit moment, au niveau de la SNCF, qu'on voulait effectivement arrêter les trains à Brive ; ça, c'est clair. Nous voulons arrêter les trains à Brive et nous voulons nous faire venir soit d'un côté, soit de l'autre, soit vers Montauban, soit vers Brive, en TER et, ça, ce n'est pas acceptable.

Moi, j'ai défendu de toutes mes forces le pendulaire parce que, effectivement, nous avions une desserte de 4 heures et demie parce que nous ne gagnions, effectivement, que peu de temps, mais, au moins, nous pouvions avoir le prestige de voir passer le TGV, que le TGV puisse s'arrêter à Cahors ou passer à petite vitesse ; je crois que c'était moins mal que le reste. J'ai bien compris qu'il y avait un refus pur et simple de la SNCF ; elle a effectivement convaincu tous les décideurs.

Le financement, je ne vais pas recommencer les 10 ou 15 réunions que j'ai faites pour ce train pendulaire. Il faut m'expliquer que ça va se faire en 2018. La solution n'était peut-être pas très bonne. Tout le monde pensait à la SNCF que nous étions malades dans ces trains-là ; on m'a dit tout à l'heure qu'il y en avait un qui passait tous les jours à Cahors de pendulaire, je ne sais pas si les gens sont malades mais, en tout cas, c'était une solution à plus court terme. La volonté n'était pas là, le financement, paraît-il, était là, mais, en tout cas, c'est un peu agaçant et, moi, je me vois mal repartir pour une quinzaine d'années encore avant d'avoir une solution. Je crois que, là, il faudrait quand même nous donner un certain nombre d'explications et nous dire, en particulier, s'il va y avoir des changements ou pas. Paris à 4 heures de Cahors, ça peut être acceptable, à condition qu'il n'y ait pas de changement.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur.

M. IRAGNES

Monsieur IRAGNES, je suis un usager du train. Je suis scandalisé par le traitement qui est fait sur la desserte Paris – Toulouse par Cahors. Il y a une dégradation générale du service offert par la SNCF ; je dis que c'est de la responsabilité de la SNCF, mais c'est aussi de la responsabilité du Gouvernement puisque, finalement, les charges qui sont mises sur le dos de la SNCF l'empêchent également de produire de la qualité. C'est le premier point.

Le deuxième point, c'est à propos de POLT. Je peux en parler presque sagement puisque j'ai été Conseiller Régional, Président de la Commission des Infrastructures de Transport au Conseil Régional et j'ai participé de bout en bout, tout le mandat, de 1998 à 2004, à la construction et à la finalisation du projet, avec notamment mon ami PAMBOUZOGLOU du Conseil Régional Limousin.

Le projet était finalisé. Les financements étaient trouvés, c'était une solution qui n'était pas la solution miracle, mais qui était une solution de modernisation de cette ligne qui est une ligne d'intérêt national. C'est Toulouse – Paris par Cahors qui

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public assurait une desserte de toutes ces Régions dans des conditions satisfaisantes, surtout que nous partions sur l'idée qu'il y avait cette première étape – nous connaissions le coût 245 millions d'euros – et il y avait un gain de temps de 30 minutes à Cahors avec 2 dessertes quotidiennes pour Cahors. C'était une amélioration, d'autant que ça s'ajoutait aux autres dessertes.

Dire que POLT n'a pas les qualités qu'on lui donnait à l'époque, n'aurait pas présenté les qualités qu'on voulait bien lui donner, c'est injuste.

Quand le CIADT a mis un terme à ce projet, Monsieur ROUMEGOUX nous a expliqué à l'époque que, finalement, c'était trop coûteux et que la solution TEOZ était une solution de remplacement satisfaisante. Il a donc acquiescé à la suppression du TGV pendulaire, ceci dit, entre parenthèses.

Donc, à l'époque, nous pouvions offrir dans de bonnes conditions une amélioration de cette desserte comme première étape, sachant que l'on pouvait très bien, à partir de Limoges, sur Cahors, en améliorant notamment les passages à niveau, en améliorant la vitesse par la pendulation, nous pouvions améliorer cette desserte et aller beaucoup plus loin, c'est-à-dire aller à Cahors en 4 heures, ce que vous nous proposez aujourd'hui.

Sans compter que, dans la proposition qui nous est faite, je ne sais pas si le coût pour l'utilisateur, de Cahors à Paris, en passant par Poitiers, sera le même que celui qui est actuellement appliqué entre Cahors et Paris. Nous gagnerons un peu de temps, peut-être, mais nous le paierons.

Ils nous proposent d'aller à Montauban chercher la ligne TGV par Bordeaux, pour aller à Paris : effectivement, nous gagnons peut-être une demi-heure actuellement, mais il y a un coût nettement supérieur.

Tout ce qui nous a été proposé jusqu'à présent, ce ne sont pas des solutions viables et qui permettent d'assurer une desserte moderne sur cette ligne. Il faut absolument revenir à la proposition du départ. J'espère que ce projet tombera à l'eau et que nous reviendrons à la solution POLT de modernisation de cette ligne qui est une ligne, je le répète, d'intérêt national. Ce n'est pas une ligne secondaire, c'est une ligne qui dessert des Régions qui ont besoin de ce service public, sinon, elles vont être désertifiées encore plus qu'elles ne le sont aujourd'hui. Franchement, je pense que cette solution retenue n'est pas la bonne.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

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

J'hésite parfois à intervenir, mais il y a un certain nombre de façons de présenter les situations qui ne me semblent pas normales. La première, c'est celle-ci.

Monsieur SALIN parle au nom des Régions « le Limousin a choisi... », « Midi-Pyrénées a choisi... », mais quand avez-vous consulté les Régions ? Parce que, pour d'autres projets, et j'en viendrai aussi sur la question des financements qui a été évoquée, Cahors, le 23 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public vous avez pris le cas du TGV Est, pour le TGV Est, d'abord, il y a eu des financements européens, il n'y en aura pas, Monsieur BARREAU l'a dit clairement, il n'y en aura pas sur la ligne Sud Europe Atlantique. Je doute qu'il puisse y en avoir sur le barreau Limoges - Poitiers.

Dans ces projets qui ont été présentés, il y avait déjà l'accord de tous les partenaires pour faire, de toutes les collectivités, donc la question des financements, il n'était pas utile que nous l'amenions tout de suite, puisqu'il y avait accord pour faire. Tandis que, là, votre projet, vous répondez à la demande du Gouvernement suite aux effets catastrophiques du CIADT de 2003, à l'abandon du TGV pendulaire, mais vous n'avez consulté personne pour savoir comment il sera financé. Moi, je vous dis qu'il y a déjà un premier problème, nous ne pouvons pas attendre puisque la Région Limousin est déjà confrontée à l'inscription de 67,5 millions d'euros pour les études, dont 22,5 millions seraient à la charge des collectivités. Je ne pense pas qu'on trouve beaucoup d'intérêt au niveau de la Région Poitou - Charentes ; elle aura suffisamment à faire et, en plus, le barreau, je ne vois pas quel intérêt ça présente pour elle, peut-être l'agglomération de Poitiers.

Après, ce que je tiens à vous dire, c'est que ce n'est pas la Région Limousin qui fera le tour des collectivités pour savoir comment on financerait les 22,5 millions d'euros. Ça serait intéressant que vous présentiez déjà une première approche pour savoir qui va... rien qu'au niveau des études.

Vous avez fait un historique : à deux reprises, les collectivités, les Régions, les socio-économiques ont été concertés et la question de passer par Poitiers, elle a toujours été rejetée. Cette fois-ci, on a pris les devants, on ne consulte pas, on dit « voilà, il y a ce projet », on nous en présente l'intérêt. Moi, je pense qu'il y a un intérêt pour Limoges, c'est indéniable, mais, après, il y a un certain nombre de questions qui se posent.

J'en viens à la question du pendulaire. Monsieur ROUSSEAU, lorsque vous présentez le TGV pendulaire comme vous le faites, je me dis « je n'ai aucune raison de faire confiance à ce qui nous est dit aujourd'hui » parce que ceux qui nous ont proposé le TGV pendulaire, c'est Monsieur Bernard PONS et Madame IDRAC, à l'époque, Secrétaire d'Etat au Transport qui, après l'abandon par le Gouvernement BALLADUR du projet TGV Limousin, ont proposé ce projet en disant « c'est moins cher et puis, la technique pendulaire, c'est bien, etc. ». La SNCF et RFF l'ont approuvé, ont mené des études, ont montré quels étaient les impacts en terme de gain de temps et, de ce point de vue-là, lorsque vous venez déjuger ce projet que vous avez vous-même bâti, je me dis « à qui on peut faire confiance ? ». Ce n'était pas, effectivement, une solution miracle, mais c'était une solution immédiate rapide. Vous dites « maintenant, il faut du temps... », sauf que vous avez quand même signé pour une réalisation 2005 - 2006. Si cette date n'était pas tenable, je vous pose la question « la date 2016 est-elle tenable pour ce projet-là ? ».

Vous nous dites « la technique pendulaire, ce n'est pas bon, la SNCF n'en voulait pas, 6 rames, etc., il fallait un atelier spécial », oui, il fallait un atelier spécial, les Régions le payaient.

Nous savions que c'était une première étape et cette première étape, elle avait un intérêt. Quel intérêt ? C'est qu'il y avait 4 dessertes, notamment jusqu'à Brive, aller - retour tous les jours, qui faisaient gagner du temps, mais qui s'ajoutaient aux autres dessertes qui constituaient un aménagement du territoire, autrement dit, il y aurait toujours des trains Corail qui circuleraient sur cet axe en nombre indiqué comme

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public aujourd'hui. De ce point de vue là, nos besoins étaient provisoirement fournis et, en plus, nous avons la desserte de l'aéroport de Roissy pour une desserte quotidienne aller - retour et donc l'accès au réseau grande vitesse.

Je dis que nous ne pouvons pas balayer cela d'un revers de main aujourd'hui parce que le coût - Monsieur IRAGNES a dit tout à l'heure 240 millions à l'époque - nous pouvons le réactualiser aujourd'hui à 350 millions d'euros, mais, dans les 350 millions d'euros, il y a aussi les rames et le coût de la pendulation. Il faut comparer ce qui est comparable parce que, si vous mettez les rames dans le projet de desserte par Poitiers, nous avoisinerons, si c'est une voie simple, entre 1,6 et 1,8 milliard d'euros à peu près et donc, nous, nous faisons rapidement la comparaison. Nous nous disons aussi, si ce projet, effectivement, a été abandonné par la SNCF, comment se fait-il, aujourd'hui, que la SNCF est en train de faire des commandes en direction de ALSTOM, en terme de pendularisation de rames pour le TGV Bretagne, pour le TGV Paris - Orléans - Limoges - Toulouse ; j'ai l'information, elle provient à la fois de la SNCF et de chez ALSTOM. J'ai rencontré la plus haute dirigeante de ALSTOM lors d'un congrès à Tours qui me l'a confirmé. Après tout, je ne suis pas obligé de vous croire sur ce que vous nous racontez aujourd'hui.

Sur la question des coûts, du partenariat public - privé, et la participation des collectivités, vous dites, à partir de l'exemple qui nous a été donné, 25 à 30 % de participation des collectivités, à partir du projet dans lequel il y avait l'intervention de l'Europe, il y avait l'intervention des pays européens limitrophes. Là, nous n'aurons pas cela. Si je regarde ce qui est proposé au niveau des études, pour l'instant, l'intervention, c'est l'Etat, RFF et les collectivités. Ça laisse préfigurer peut-être l'avenir. Si on s'en réduisait à ces 3 partenaires du projet, sur le coût total, quand on prend 30 %, ça fait beaucoup d'euros pour la Région Limousin parce que je doute que la Région Poitou - Charentes nous accompagnera. Après, je fais le tour des collectivités pour savoir si elles manifesteront autant d'intérêt quand elles sauront ce qu'il faudra qu'elles mettent au panier.

Quant au partenariat public - privé, vous lancez cela, mais, moi, j'ai participé à la réunion que vous avez organisée le 4 juillet à Paris, sur les partenariats public - privé ; d'ailleurs, il y avait Madame LARIVAILLE. J'ai entendu Monsieur GRESSIER qui est chargé de toutes ces questions au Ministère, notamment des financements, qui viendra, je le suppose, à Limoges. Monsieur GRESSIER dit ceci « il ne faut pas partir de la notion de partenaire privé et faire penser dans le public que le partenaire privé va payer ». Ça, c'est ce qu'on nous a fait croire sur l'aéroport de Brive - Souillac sur lequel il y a de grosses déconvenues. Autrement dit, le partenaire privé ne paie rien ; il dit « je suis obligé de faire tel investissement ; à partir de là, j'emprunte et vous me devez un loyer de tant, pendant 29 ans » : ça, c'est sur l'aéroport.

Monsieur GRESSIER dit « en tout état de cause, à la fin, il n'y a qu'une partie qui paie, c'est celui qui a commandé, c'est le maître d'ouvrage ou celui qui est derrière, c'est-à-dire l'Etat ». Donc est-ce que c'est l'Etat qui va payer le tout, moi, ça m'intéresse parce que, s'il prend tout en charge, d'accord, mais avec l'histoire du partenariat public - privé, on ne vienne pas nous laisser penser que cela va réduire les possibilités de financement. La seule chose qui est indiquée d'ailleurs, c'est qu'effectivement, ça peut accélérer la durée de réalisation de l'infrastructure, mais pas sur les financements.

Je crois que vous venez un peu tard sur ces questions de financement, je l'ai dit à Madame LARIVAILLE, parce que, finalement, nous aborderons cela la semaine prochaine...

Mme LARIVAILLE

Lundi, oui.

M. PAMBOUTZOGLOU

Lundi. Le débat public sera clos dans 10 jours.

Mme LARIVAILLE

Non, 3 semaines encore, le 18 décembre. Vous avez encore du temps pour vous exprimer.

M. PAMBOUTZOGLOU

Sauf que la dernière réunion, Madame, sera le 12 à Limoges.

Mme LARIVAILLE

Le 13, mais vous aurez tout le temps quand même pour vous exprimer.

M. PAMBOUTZOGLOU

Et donc, de ce point de vue-là, moi, je pense qu'effectivement, c'est un projet qui est mal engagé parce que, lorsque vous nous proposez 10 dessertes entre Brive, Limoges, Poitiers, Paris dont 9 feront la jonction à Poitiers, lorsque vous pourrez nous proposer cela, je dis « après, il n'y a plus rien », c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'autre desserte sur l'axe Paris – Toulouse, il n'y en a pas. Ce n'est plus possible, l'axe est totalement asséché.

D'ailleurs, Monsieur SALIN, tout à l'heure, vous avez dit que cette configuration-là en terme de projet de LGV changeait la nature totalement de l'axe. Donc, de ce point de vue-là, c'est asséché. Je parle ici pour ceux qui passent par des relations entre Brive et Toulouse, les dessertes sur Cahors, du Nord du Lot, vous dites que vous allez avoir des possibilités supplémentaires à Cahors, 9 possibilités supplémentaires d'aller prendre le train à Brive puisqu'il y en aura 2 qui viendraient sur Cahors. Mais ces 9 possibilités, elles seront faites comment, vous les avez étudiées comment ? Ça sera des TER ? La Région Midi-Pyrénées va payer 9 TER pour aller faire les correspondances ? Ce n'est pas sérieux. Il faut élever le débat, Monsieur SALIN, là-dessus. Ça, c'est un projet virtuel ; virtuellement, nous pouvons effectivement

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
l'envisager, nous pouvons envisager qu'il y ait 9 dessertes TER qui pourraient permettre de prendre le train là-bas, mais, ça, ce n'est pas possible.

En plus, avec un Gouvernement qui, à l'heure actuelle, refuse de modifier le périmètre du TER, ça veut dire qu'à ce moment-là, les Régions paieront plein pot le coût du transport voyageur à la SNCF, elles paieront plein pot les péages à RFF. Avec toutes les charges qui s'accumulent sur elles, je dis aux contribuables « vous êtes prêts de mettre la main au porte-monnaie ». Voilà pourquoi je pense que ce projet n'est pas bon.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur SALIN.

M. SALIN

Il y avait beaucoup de questions dans les interventions. Concernant le financement, nous aurions très bien pu faire un projet à 3 milliards, 4 milliards, non, le but n'était pas là. Il existait une demande émanant du Limousin et d'un certain nombre de départements. Monsieur PAMBOUTZOGLOU, il y a une association qui s'est montée récemment, qui regroupe un certain nombre de socio-économiques.

M. PAMBOUTZOGLOU

La demande date de 2003, de 2001 ou elle date de la création de l'association ?

M. SALIN

Monsieur PAMBOUTZOGLOU, s'il n'y avait pas une demande qui correspondait, l'association ne se créerait pas pour le plaisir d'aider ce projet. Il y a un projet qui correspond à une demande et il y a une association qui s'est créée pour soutenir cette demande.

Dedans, dans le bureau, il y a, en tant que Président Monsieur LIMOUSIN, en tant que Vice-président Madame PEROL-DUMONT, Monsieur RODET et Monsieur DENANOT. Pour l'instant, ils sont 100 intuitu personae. Après, je suppose qu'un certain nombre de collectivités rentreront dans cette association.

M. PAMBOUTZOGLOU

Je vais préciser la position du Président DENANOT. Il a dit qu'il ne demanderait pas à la Région Limousin de délibérer sur la participation à cette association.

M. SALIN

Je prends acte qu'il est quand même Vice-président de l'association.

Madame PEROL-DUMONT, lors de la réunion du 12 octobre, a dit que, bien que ça ne fasse pas parti du périmètre des compétences du Conseil Général, le Conseil Général de la Haute-Vienne apporterait un financement au projet. C'est Madame PEROL-DUMONT qui l'a dit. Je rapporte ses propos. Je note simplement que les Chambres d'Agriculture font également parti de cette association.

Nous avons essayé de faire un projet qui ne soit pas pharaonique, qui corresponde à une demande et qui utilise, qui valorise un réseau en place. Il y a un réseau qui se met actuellement en place et le fait de raccorder Poitiers à Limoges permet de n'avoir à créer que 90 à 115 kms de LGV, ce qui reste un coût, certes important puisqu'il est de 1,15 milliard d'euros ou 1,3 milliard d'euros selon les options, réaliste et réalisable. C'est quand même un élément important, notamment pour son financement. Financer 2 à 3 milliards, ce n'est pas facile ; 1,15 - 1,3, ça l'est peut-être plus. Je n'ai pas dit que ça serait facile, mais les montants sont plus réalistes. Ça, c'est un premier point.

Concernant le deuxième point sur les correspondances, bien sûr, actuellement, nous parlons virtuellement parce que nous n'en avons pas compétence, pour ce qui concerne la définition des dessertes. La Région est l'autorité organisatrice compétente en matière de TER, la SNCF pour ce qui est des dessertes GL. Ce que l'on remarque généralement, quand un TGV arrive dans une ville ou dans une Région, c'est que, généralement, il y a réorganisation des réseaux, pas forcément TER, mais aussi des transports urbains, pour essayer de valoriser le plus possible l'arrivée du TGV. Intellectuellement, rien n'empêche de penser que, s'il y avait 9 TGV au départ de Brive, il n'y aurait pas un certain nombre de TER ou d'autres trains qui seraient en correspondance. Je pense que, aujourd'hui, nous ne pouvons pas nous priver de ce genre d'hypothèse. Je ne dis pas qu'il y aurait 9 TER qui arriveraient en correspondance à 5 minutes, ce n'est pas ce que je dis ; nous avons dit qu'il y avait 9 possibilités.

M. ROUSSEAU

Je voulais ajouter que nous avons des exemples de l'évolution du réseau TGV et que le réseau TGV, il a évolué en fonction du volontarisme des collectivités par rapport au projet. Quand le schéma directeur des TGV est sorti en 1992, il s'est constitué une association transverse politiquement pour le soutien du TGV Rhin - Rhône qui, au fil des échéances politiques et des changements, a toujours tiré dans le même sens pour tirer le TGV Rhin - Rhône. Peu de gens pouvaient imaginer à cette époque-là que le TGV Rhin - Rhône déboucherait avant d'autres.

J'aurais tendance à dire que nous sommes souvent, actuellement, par rapport à la grande vitesse, sur quelque chose qui ressemble fort aux choix qui se sont faits par rapport à l'arrivée du chemin de fer il y a un siècle.

Je veux simplement rappeler un exemple en terme de développement économique. Quand le chemin de fer est allé vers l'Ouest, il y a eu en balance le fait de faire passer la ligne vers l'Ouest, de la faire passer par Alençon ou par Le Mans. Le Mans a eu une

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public attitude très positive. Les 2 villes étaient au même stade de développement à l'époque. La ligne principale est passée par Le Mans. Nous voyons, en un siècle et demi, ce que des hésitations peuvent engendrer.

L'élément supplémentaire que je voulais apporter, c'est que, tout à l'heure, on a dit « cette ligne risque d'être abandonnée en ce qui concerne Paris – Limoges – Cahors ». Je veux simplement rappeler qu'au cours des 3 dernières années, les investissements de RFF qui vont se terminer au mois de décembre, actuellement, il y a des renouvellements de voies importants qui se font dans la Creuse entre Saint-Sulpice et La Souterraine, le montant des investissements totaux de RFF sur 3 ans sont de 265 millions d'euros sur ce seul axe. L'enveloppe globale de la SNCF a oscillé au fil des dernières années entre 900 et 970 millions d'euros sur l'ensemble du réseau. 265 millions sur un axe, ça montre bien la volonté de pérenniser cet axe, de le maintenir à un haut niveau de performance, ce dont il a toujours bénéficié depuis l'époque du Capitole.

Mme LARIVAILLE

Monsieur le Maire.

M. LECURU

Madame, sans vouloir vous offenser, je me demande quelle est la pertinence de ce débat parce qu'en fait, débat public sur « il y a cette solution-là ou il n'y a pas de solution », c'est ce qu'on est en train un petit peu de nous dire.

J'ai entendu les différents participants. Le POLT répondait à une volonté politique. Il me semble que c'est, en effet, le rôle des politiques d'aménager un territoire, et je pense que, quand Bernard PONS et Anne-Marie IDRAC ont pris cette décision, ils avaient la volonté très forte d'aménager ce territoire, et d'une façon cohérente.

Aujourd'hui, pour des raisons que vous estimez techniques, qui ne nous ont pas été expliquées parce que, si le train pendulaire présentait pour la population d'énormes avantages, c'est bien parce qu'à un moment ou un autre, la SNCF nous l'a dit. Je ne crois pas que la population ait sauté sur sa chaise en criant « vive le POLT comme ça ». Il a bien fallu qu'à un moment ou un autre, la SNCF nous donne des arguments pour dire « le POLT est quelque chose de remarquable ».

Tout d'un coup, le POLT est couvert de tous les péchés et on nous dit maintenant « finalement, le POLT est abandonné donc, la seule liaison qui est une liaison possible, c'est la liaison par le TGV Atlantique, avec un barreau qui serait proposé et qui, maintenant, a toutes les qualités ». J'ai envie de vous dire « attendons dans 10 ans pour voir si, dans 10 ans, vous ne changez pas d'avis et si, finalement, cette liaison Limoges – Poitiers présente toutes les qualités que vous présentez aujourd'hui ».

Tout cela me paraît un petit peu décevant. Je ne me retrouve pas là dans un débat public, je me retrouve devant des techniciens qui nous proposent des solutions différentes au fil des années. J'ai l'impression, moi, que l'aménagement du territoire n'est pas du tout pris en compte, que l'intérêt des populations n'est pas pris en compte, mais que, par contre, ce qui semble très intéressant dans la politique de la

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public SNCF, c'est de mettre en place des lignes qui sont des lignes prestigieuses et, en particulier, des lignes qui soient raccordées avec les pays limitrophes.

Or, moi, je considère que la priorité d'un service public, c'est quand même de servir les populations dans le territoire où elles sont. Là, je n'y retrouve pas mon compte. Financièrement, des études ont été payées, qui démontraient la faisabilité de quelque chose, avec des coûts qui étaient sans commune mesure avec ce que vous présentez aujourd'hui et avec, en tout cas, un service à la population qui, pour moindre qu'il ait été, présentait quand même un certain nombre d'avantages en terme de sécurité.

La question que nous pouvons nous poser aussi très légitimement à Cahors, en terme de logique commerciale pour SNCF, vu le nombre d'agents en perte sur des gares comme celle de Cahors, est de dire « finalement, si ce barreau se fait, est-ce que les cadurciens ne vont pas voir passer les trains devant chez eux ? Est-ce que c'est véritablement à cela que nous n'allons pas aboutir à un moment ou à un autre ? ». Moi, c'est la question que je me pose et je crois que la population ici peut se la poser légitimement, vu les attermolements qui se passent depuis une dizaine d'années par rapport à cette desserte entre Paris et Toulouse.

Mme LARIVAILLE

Je voudrais passer la parole peut-être au représentant de la SNCF. Madame FRUCHON.

Mme FRUCHON – Direction du Développement, SNCF Limousin

Je vais essayer de répondre parce que nous avons entendu pas mal de choses. Je voulais rappeler le rôle de la SNCF, vous le connaissez, mais je vais le repréciser un peu.

La SNCF est une entreprise de transport qui, à la fois, assure des missions de service public pour l'Etat et avec les collectivités régionales notamment pour le TER. D'autre part, la SNCF a des missions de service commercial qu'elle assure afin de préserver l'économie de ses dessertes.

Par rapport au POLT, j'ai entendu que c'était la SNCF qui ne voulait pas du POLT. Je peux vous dire que, d'une part, la SNCF suit, en général, l'avis de son actionnaire qui est l'Etat et, d'autre part, il y a eu quand même une petite déception dans l'entreprise parce que nous aurions voulu exploiter le POLT, mais l'objectif de la SNCF, c'est d'exploiter des trains partout où les infrastructures le permettent, que ce soit un TGV ou un train normal ou un train pendulaire.

L'objectif de la SNCF, c'est quand même de développer son activité. L'opportunité que nous donne un TGV, c'est qu'en général, avec l'arrivée du TGV, nous avons une augmentation très sensible du nombre de déplacements ; ça veut dire que le TGV peut avoir un bénéfice pour toute une Région et la SNCF, en général, met en cohérence ces dessertes avec le potentiel que nous obtenons avec l'arrivée d'une ligne TGV.

Je ne pense pas que la SNCF puisse se permettre d'ignorer un potentiel comme celui des villes comme Cahors, Brive, Limoges, Châteauroux. Elle adaptera à l'avenir, qu'il

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public y ait LGV ou pas LGV, ses dessertes avec l'évolution des besoins de déplacement des populations.

Je voulais répondre aussi à Monsieur sur les études marketing. Nous ne faisons pas que compter les voyageurs, nous faisons des enquêtes, notamment avec des grandes entreprises d'études nationales. Il y a des vagues de comptages 3 fois par an. Il y a aussi des enquêtes beaucoup plus poussées, en l'occurrence, sur PALITO : Paris - Limoges - Toulouse ; nous avons interrogé plus de 3.000 personnes, des gens qui sont dans le train, mais aussi des gens qui ne sont pas dans le train. Nous avons travaillé, justement, sur la définition vraiment de leurs besoins par rapport au transport, c'est-à-dire leurs habitudes de déplacement et leurs besoins futurs. Voilà pour les études.

La construction de correspondances, je peux vous dire que ce sont vraiment des châteaux de cartes. En général, nos trains sont coincés à un bout et à l'autre parce qu'ils donnent des correspondances à de bout en bout le plus souvent. Quand nous en bougeons un, même d'une minute, quelquefois, nous ne pouvons plus assurer le roulement du train ou la correspondance à l'autre bout. C'est extrêmement compliqué.

Je pense que je peux passer la parole à Monsieur GRAND.

M. GRAND - SNCF

Je voulais apporter des précisions sur les références qui ont été faites sur les projets de mise sur rame TEOZ sur l'axe Paris - Limoges - Toulouse ; à plusieurs reprises, on a fait référence à ces projets. Ces projets sont à l'horizon décembre 2007, donc dans plus d'un an ; aujourd'hui, il n'y a rien d'acté, rien n'est décidé. Nous sommes en phase d'étude, en phase de réflexion avec les services techniques. Je peux vous assurer que les différentes hypothèses sont étudiées et nous ne pouvons pas dire, aujourd'hui, que quelque chose est calé par rapport à toutes ces évolutions ; toutes les évolutions sont encore possibles.

M. ROUMEGOUX

Je sais que la SNCF n'est responsable de rien, Madame, mais si on offre quelque chose qui n'intéresse pas les clients, les clients ne prennent pas le train. On peut tuer une ligne comme on veut, il suffit de faire des propositions qui ne sont pas intéressantes.

Les deux trains qui semblaient menacés, parce qu'ils ne le sont plus aujourd'hui, c'était le train du soir à 23 heures 50 avec lequel nous pouvons arriver un peu avant 7 heures à Paris en couchette. Là, ce n'est pas une question d'horaire ; quand vous êtes dans le train pour dormir, une heure de plus, ce n'est pas dramatique. Ce train-là a été menacé un temps, il ne l'est plus, j'en ai eu la confirmation hier.

Egalement, le train qui était menacé, c'est celui qui partait le matin de Cahors à 6 heures 32. Ce train-là, effectivement, permet, quand les gens veulent partir de Cahors et d'ailleurs d'arriver à Paris en fin de matinée et donc, de pouvoir travailler au moins l'après-midi. Si nous mettons des trains qui partent trop tard dans la matinée,

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
ça n'intéressera personne. A ce moment-là, effectivement, on dit « il n'y a plus de clientèle ».

J'ai regardé du côté de l'Alsace et j'ai vu que, quand on mettait les bons trains au bon moment, on augmentait le trafic. Moi, effectivement, je suis intéressé par le fait que le trafic augmente sur le chemin de fer.

Voilà un peu une réflexion. Je ne suis pas persuadé que la SNCF ait fait ce qu'il faut pour convaincre les décideurs de prendre les bonnes décisions. C'était une question d'argent, probablement. Il y a eu 265 millions d'euros qui ont été investis sur la ligne, c'est parfaitement vrai, Monsieur, cet argent-là, il était bien question de le mettre pour améliorer le trafic.

Moi, la question que je me pose aujourd'hui, avec le train pendulaire, on a expliqué qu'on pourrait faire un train qui mettrait à peu près 4 heures pour aller de Paris à Cahors. Ça, ce n'est pas du tout du pendulaire, c'est du TEOZ, mais est-ce que c'est réalisable ? Est-ce que c'est réalisable ou pas ou est-ce qu'on nous raconte encore des histoires ? Ça, c'est quand même quelque chose qu'on voudrait savoir. On nous fait des promesses successives et, à chaque fois, il y a un truc qui ne va pas. Il manque une rame, on n'a pas fait les rames du TGV, on n'a pas étudié les rames pendulaires. Effectivement, je m'étais renseigné à l'époque, les rames n'étaient pas faites, les rames pendulaires n'étaient pas finies. On avait tout prévu pour 2006, Monsieur GALLOIS avait dit « en 2006, nous aurons le TGV pendulaire » et, en fait, il n'en était rien du tout. Est-ce que quelqu'un est sérieux pour donner des choses réelles, de quoi alimenter un petit peu le débat pour gagner du temps.

M. PAMBOUTZOGLU

C'est quand même le Gouvernement RAFFARIN qui a décidé de ne pas permettre à la SNCF d'avoir les rames pour les pendulariser.

M. ROUMEGOUX

Oui, c'est vous qui dites ça.

Mme LARIVAILLE

Monsieur HENRY a demandé le micro depuis déjà un petit moment.

M. HENRY – Adjoint au Maire de Cahors

J'ai retenu un mot qui m'a intéressé tout à l'heure, c'est le mot « commercial ». Aujourd'hui, quel est le problème ? Le problème est hyper simple, c'est que la SNCF a perdu toute sa clientèle. Pourquoi ? Parce qu'elle n'amène plus le service qui est demandé par la clientèle.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Moi, auparavant, j'étais directeur commercial et je prenais le train régulièrement parce que, effectivement, il était aux horaires qui convenaient et il allait relativement vite.

Depuis une petite vingtaine d'années, j'ai abandonné le train et je n'ai voyagé que par l'avion. Aujourd'hui, votre concurrence, elle est double ; vous avez lancé une enquête il n'y a pas longtemps, j'ai reçu un enquêteur et je lui ai donné mon point de vue : il est clair, aujourd'hui, que vous avez deux concurrences, une qui est existante et qui se développe, qui est l'avion, et vous en avez une nouvelle maintenant qui est la voiture parce que, effectivement, nous avons l'autoroute jusqu'à Cahors.

Si vous n'êtes pas en mesure d'adapter votre service, votre fonctionnement aux besoins des clients, vous pourrez toujours faire les comptages que vous voudrez, vous n'aurez jamais le reflet de la réalité. Le problème, il est là, il n'est pas ailleurs. A partir du moment où vous aurez pris conscience, effectivement, que vous devez faire des investissements, vous devez améliorer votre service en terme de qualité de service, en terme de confort des rames et également en terme de vitesse, il est clair que vous arriverez à reconquérir votre clientèle ; le débat ne sera plus le même parce que vous serez en mesure également d'investir. C'est un problème de volonté politique, politique de la SNCF.

Mme LARIVAILLE

Allez-y, Madame.

Mme PIQUE – Conseillère Municipale de Cahors

Excusez-moi, je suis, je crois, la seule femme à avoir demandé la parole.

Mme LARIVAILLE

C'est très bien. Allez-y.

Mme PIQUE

A ce titre, au moins, je devrais quand même ne pas être sanctionnée. Vous savez, quand on veut tuer quelque chose, on dit qu'il a la galle. La SNCF, aujourd'hui, ne remplit pas du tout sa mission, sa mission de service public. Moi, je ne me mettrai pas en tant que cliente parce que ce mot « client », encore aujourd'hui, je refuse de le prononcer dans un pays où le service public a des missions pour l'utilisateur. Je tiens quand même à le préciser parce qu'il y a des usagers, il y a des salariés et, après, il y a la SNCF. Effectivement, quand on se met dans une logique de compétitivité

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public simplement, on peut parler que de clientèle et ça, je trouve que c'est un sujet qui ne va pas dans le bon sens en matière d'aménagement du territoire.

Dans ce pays, il y a un aménagement qui doit être effectué en tenant compte de la diversité, non pas simplement de la rentabilité parce que, au bout du compte, c'est toujours les mêmes qui vont payer la facture, ce sont les usagers. Par ailleurs, les usagers sont mal desservis parce que, si nous tenons compte de toutes les heures qui sont perdues en attente d'une correspondance, il y a de quoi dégoûter le meilleur usager de la SNCF ; ça devient problématique. Quand on questionne la SNCF, on nous dit « nous n'avons pas de mécaniciens, nous n'avons pas de matériel ». Autrement dit, on licencie à la SNCF et on n'achète pas. Effectivement, on peut porter un projet grandiose de grande ligne alors qu'on ne se donne pas les moyens humains et matériels de pouvoir les faire.

En 1991, moi, j'étais à Cahors, effectivement. Je suis la concubine de la SNCF puisque je travaille au CE de la SNCF et, effectivement, ce débat avait été mené en gare de Cahors, sur le débat de faire un grand TGV Poitiers. Ce débat avait été mené à la mairie de Cahors et il n'avait pas été retenu. Voilà que, 15 après, on nous le ressort pour nous faire miroiter encore que, peut-être dans 20 ans, c'est un projet qui sera viable. Ce n'est pas sérieux, ce n'est pas sérieux, sauf qu'en attendant, les gens ont des problèmes, les gares sont désertes, les gares deviennent des péages.

Je voudrais quand même que, aujourd'hui, la SNCF ou RFF me dise que va devenir la gare de Cahors. Est-ce que ça va être simplement une gare péage ? Est-ce que celle de Gourdon va disparaître de la politique SNCF ? Est-ce que la seule alternative des citoyens de Cahors va être d'aller payer un billet bien plus cher parce que, à la SNCF comme partout d'ailleurs, quand on voyage, on paie au kilomètre. Il faut savoir que, quand on va chercher des correspondances pour aller un petit peu plus vite ou un peu mieux adapté, on va payer quand même ce billet beaucoup plus cher. Autrement dit, on va encore faire de la différence parce que des citoyens ne pourront pas payer des billets un peu plus chers ou ils ne pourront pas payer des billets tout court.

Effectivement, en terme d'aménagement du territoire, je dis que, aujourd'hui, c'est impensable ce qui est en train de se faire à la SNCF. Redonnons quand même un accueil avec des agents suffisamment importants, et du matériel adapté pour pouvoir faire des transports modernes et compétitifs.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur ROUSSEAU.

M. ROUSSEAU

Par rapport à l'interpellation de Monsieur le Maire et de Monsieur PAMBOUTZOGLOU qui nous disent « comment est-ce que nous pouvons vous faire confiance sur ce projet par rapport à ce qui s'est passé antérieurement ? », je voudrais être très clair, il y a eu une demande des ministres, Monsieur PONS et Madame IDRAC, pour étudier

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public POLT. A la sortie des études POLT, le constat a été que les résultats n'étaient pas à la hauteur de ce que l'on pouvait espérer.

Là, nous avons une démarche différente. Nous travaillons à ce projet depuis 2 ans, 2 ans d'études complètes qui nous permettent de définir plus clairement le paysage. Là, nous savons clairement ce que nous pouvons mettre sur la table.

M. PAMBOUZOGLU

Je ne peux pas accepter ce que vous dites. Vous avez signé pour la réalisation du projet ; il y a votre signature. Le TGV pendulaire devait être en service fin 2005 – début 2006. RFF a signé, alors, ne venez pas nous raconter des histoires comme ça maintenant, il faut être sérieux.

Mme LARIVAILLE

On se calme. Monsieur THILLET. Je rappelle que le débat public, c'est sur le projet de ligne grande vitesse Poitiers – Limoges. Il est bien entendu que, dans ce débat, nous parlons également opportunités. C'est pour cela que toute la discussion sur le POLT est bien dans le débat. Monsieur THILLET, allez-y.

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

Bonsoir Madame, bonsoir Messieurs. Ça me ravit d'entendre tout ce que j'entends sur la ligne centrale Paris – Châteauroux – Limoges – Toulouse car je suis le Président d'une Association qui s'appelle TGV Berry – Limousin – Pyrénées. C'est dommage qu'il n'y ait pas la carte à l'écran, ça aiderait peut-être les gens à comprendre.

Nous, nous luttons contre le projet Poitiers – Limoges parce que nous avons instauré, il y a maintenant 3 ans, avec notre Association, un itinéraire qui se raccorderait à hauteur de Beauvilliers en Eure-et-Loir pour redescendre sur Orléans – Vierzon – Châteauroux et Limoges. Nous sommes dans la même lignée que le projet Poitiers – Limoges, c'est-à-dire de mettre Limoges à 2 heures de Paris, mais surtout pas par Poitiers, mais par Châteauroux de façon à désenclaver le centre de la France, ainsi qu'une partie du Cher, Bourges en l'occurrence, et l'Allier avec Montluçon. Cet axe descendrait, bien sûr, au-delà de Limoges – Brive – Cahors et Toulouse. Ça me ravit donc d'entendre tout ce que j'entends.

Surtout, nous comprenons depuis le début combien Réseau ferré de France a l'intention de détruire la ligne actuelle pour rentabiliser le projet Poitiers – Limoges car, s'il n'y avait pas cette destruction de ligne actuelle, il n'y aurait aucune rentabilité ; la ligne détruite, peut-être qu'elle ne sera très probablement pas rentable. Vous avez l'exemple à la page 111 des études de trafic, dans la rubrique « évaluation de la demande » où il est écrit « de plus, l'effet fréquence doit également tenir compte du remplissage des trains. Celui-ci peut être analysé à partir de l'axe radial » - ça veut bien dire ce que cela veut dire - en comparant les deux performances suivant les nombres de fréquences, les résultats escomptés sur les liaisons Ile-de-France ».

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
En dessous, vous avez un petit tableau où il est dit « hypothèse 10 allers – retours en TGV ; temps de parcours Paris – Limoges 120 minutes ». L'hypothèse 10 allers – retours par TGV représente 300 voyageurs TGV pris sur la ligne historique, donc 300 voyageurs multipliés par 10, ça fait 3.000 voyageurs jour qui ne prendront pas la ligne historique. Il est bien sûr et certain, nous ne pouvons pas comprendre autrement que Réseau ferré de France veut détruire cette ligne pour nous mettre peut-être un funiculaire, pourquoi pas, mais ils veulent absolument détruire la ligne pour valoriser leur projet et le rentabiliser surtout. S'il n'y avait pas cette population sur l'axe central, le Limoges – Poitiers n'aurait absolument pas lieu d'être.

Le 13 novembre, nous étions 1.500 à la réunion du débat public qu'il y a eu à Châteauroux. Je peux vous affirmer que personne n'est pour ce projet car nous savons tous que c'est la désertification ferroviaire de notre axe central. Nous ne pouvons pas dire qu'un projet tel que Poitiers – Limoges soit la réalité. Nous nous demandons qui a bien pu penser « rentabilité » et « aménagement du territoire » en prônant un projet pareil.

Qui plus est, Monsieur PAMBOUTZOGLOU, Vice-président à la Région et au transport, nous dit que la Région Limousin n'a strictement jamais rien demandé pour avoir ce barreau Poitiers – Limoges. Les gens de Réseau ferré de France nous disent « maintenant, vous avez des associations qui se créent ». Bien sûr qu'elles se créent, mais ça fait 8 – 15 jours qu'elles se créent, nous nous demandons pourquoi. C'est du vent, c'est pire que des éoliennes. Ces associations-là, ce sont des associations d'opportunité.

M. SALIN

Concernant la volonté de RFF de détruire cette ligne, permettez-moi de m'inscrire en faux. Il est normal, lorsque l'on crée une ligne nouvelle, de faire des études de trafic et de constater que les gens prendront un train plus qu'un autre, mais si on voulait vraiment détruire cette ligne, pourquoi on investirait 265 millions pour la détruire ?

M. AGRAIN

Vous êtes dans l'urgence pour maintenir les infrastructures en état, Monsieur.

M. SALIN

Monsieur, nous avons anticipé d'une dizaine d'années la régénération de cette ligne.

M. AGRAIN

Nous en parlerons après parce que, moi, je travaille sur cette ligne tous les jours. C'est la différence entre vous et moi ; moi, je sais de quoi je parle.

M. ROUSSEAU

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Monsieur, il y a 33 ans que je suis dans le ferroviaire. Ne venez pas me donner de leçons.

M. SALIN

Nous avons un axe qui est performant puisque nous circulons à 200 kms / heure sur 120 kms. Jusqu'à Limoges, nous avons des circulations jusqu'à 160 kms / heure qui sont permises. Après, vous conviendrez que la topographie est relativement sinueuse et ne permet pas des vitesses de 160 et de 200 kms / heure.

Nous avons donc une ligne qui est globalement d'un bon niveau technique jusqu'à Limoges. Après, la topographie fait que nous ne pouvons pas avoir des vitesses importantes. Nous avons investi 265 millions d'euros, nous ne les avons pas investis uniquement sur la partie la plus rapide puisque, comme vous le voyez sur le schéma, les investissements ont été faits sur l'ensemble de l'axe. Je ne vois pas comment une entreprise investirait 265 millions d'euros, ce qui représente quasiment 8 % de son budget annuel, pour supprimer la ligne du jour au lendemain.

Nous l'avons dit en introduction, le fait que Toulouse ait choisi de se connecter à Bordeaux change l'axe. Le fait que l'axe change ne veut pas dire que l'axe va disparaître, ça, ce n'est pas vrai. L'axe va évoluer.

M. AGRAIN

La destruction de la ligne, c'est la conséquence du Poitiers – Limoges.

M. SALIN

Concernant le fait que ce projet aurait été créé à ce niveau, je l'ai dit tout à l'heure, j'ai rappelé l'historique ; il faut savoir quand même qu'à l'époque, les études de la SNCF montraient que, techniquement, le fait de passer par Poitiers était la meilleure solution, mais qu'elle n'a pas été retenue parce qu'il n'y avait aucune possibilité à l'époque de coupler deux infrastructures.

Ce n'était pas une mauvaise solution, c'est qu'il y en avait une autre qui avait été jugée meilleure à l'époque. Le TGV Auvergne n'a jamais eu de suites. Le TGV Limousin, il a été décidé de ne pas y donner suite. Le fait de ressortir cette solution, ça ne veut pas dire qu'on ressortait une mauvaise solution, nous avons ressorti une solution qui, à l'époque, n'avait peut-être pas la pertinence qu'on voulait bien lui donner. Ça veut dire que, aujourd'hui, nous reprenons quelque chose qui a déjà été étudié et qui correspond à une demande.

Concernant le fait, RFF, quand il a conduit ses études, a été voir un ensemble de personnes, des personnes du monde politique, des personnes du monde socio-économique, pour parler de cette ligne. Si, à l'époque, les gens nous avaient dit « ça ne nous intéresse pas », nous n'aurions peut-être pas continué. Il y a quand même une demande qui existe.

M. PAMBOUTZOGLOU

De la Région Limousin, de la Région Poitou – Charentes ?

M. ROUSSEAU

De l'ensemble des collectivités ; quand nous parlons du Limousin, ce n'est pas la Région Limousin, c'est la population du Limousin.

M. PAMBOUTZOGLOU

La Région Limousin, c'est elle qui va payer, ce n'est pas les autres.

M. AGRAIN

Monsieur ROUSSEAU, quand vous dites « parler du Limousin, c'est parler de sa population, mais ne pas parler de sa Région dont Monsieur est un élu politique », vous avez une sacrée conception de la démocratie.

M. ROUSSEAU

De l'ensemble des collectivités. J'ai dit « l'ensemble des collectivités ».

M. PAMBOUTZOGLOU

Il y a la Région, est-ce que vous l'avez consultée ? Non. Poitou – Charentes, vous l'avez consultée sur ce projet ? Non.

M. ROUSSEAU

Monsieur, vous avez fait parti avec moi d'un comité de suivi qui a duré 2 ans.

M. PAMBOUTZOGLOU

Ce n'est pas pareil ; ce comité de suivi, vous êtes venu pour nous présenter ce projet, mais vous ne nous avez pas consultés pour savoir s'il fallait le faire.

M. ROUSSEAU

Une décision a été prise par l'Etat, c'est son rôle.

M. PAMBOUTZOGLOU

Dites-le, c'est une décision de l'Etat qui a eu lieu sans concertation, de la même façon qu'il ne nous a pas concertés pour savoir s'il allait abandonner le TGV pendulaire et nous dire, à l'époque, ce qu'il ferait à la place. Il nous l'a dit, effectivement, la décision du CIADT, ça sera la généralisation de la desserte TEOZ, sauf que ça a été un « bide ».

Aujourd'hui, nous ne sommes pas censés vous croire sur ce projet non plus parce qu'il n'y a aucun engagement précis. A partir de là, je comprends que Jean-Paul DENANOT ait, à titre privé, accepté de faire parti de cette association parce que nous ne voulons pas porter la responsabilité que vous voudriez, effectivement, nous faire porter, à savoir que ce projet, s'il n'est pas amené à son terme, c'est parce que la Région et les collectivités auraient manqué d'ambition.

On nous a pris au piège deux fois parce que, y compris lors du TGV pendulaire, il y a eu débat pour savoir une deuxième fois si l'on devait passer par Poitiers, du temps de Monsieur PONS. L'ensemble des collectivités, l'ensemble des milieux socio-économiques, les CCI, les CESR des 3 Régions vous ont dit « non ». Ça fait à 2 reprises que le projet a été renvoyé. Il peut encore se discuter aujourd'hui, mais pour qu'on en discute réellement, il faut qu'on sache si l'Etat a la volonté de le mener au bout. Ça, nous ne le savons pas pour l'instant et nous le saurons, nous ne savons pas quand.

Votre décision, c'est là aussi qu'elle est suspecte, elle va se situer entre le résultat de l'élection présidentielle et le premier tour des législatives. Vous comprenez bien que nous voyons venir les choses.

Mme LARIVAILLE

Nous en sommes au débat public. Le débat public s'inscrit dans le cadre du processus d'élaboration du projet. Restons au débat public. Monsieur.

M. AGRAIN

Si nous en revenons au principe du débat de ce soir, je crois que nous ne nous comprenons pas, entre construction d'une infrastructure ferroviaire nouvelle et politique d'aménagement du territoire. Pour ce qui est du débat de ce soir et de ce que les Cadurciens et les Lotois, en général, peuvent voir au travers de cette réalisation ferroviaire, la question qu'ils se posent et la question posée par Monsieur le Maire me semble pertinente « y a-t-il intérêt pour les Cadurciens à voir cette réalisation se mettre en œuvre ? » et la façon dont seront desservis le Lot et Cahors.

Comme il y a eu quelques interventions, je voudrais reprendre un peu – parce que je ne sais pas si on l'a bien saisi dans le sens – ce qu'a dit Madame concernant la SNCF. Madame a dit : à la SNCF, il y a 2 formules, il y a le TER qui est le dernier bastion du service public parce que subventionné par les collectivités locales et, au cas où vous ne l'auriez pas compris, je vais reformuler : il y avait feu Voyage France Europe, ex grande ligne qui n'est plus dans le schéma du service public et qui fonctionne selon Cahors, le 23 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
lesdites lois du marché et de son économie. C'est là que Monsieur le Maire, vous avez intérêt à vous poser quelques questions parce que j'ai bien entendu une intervention qui dit « la SNCF, vous êtes des minables et comme, en plus, vous êtes une entreprise publique, vous êtes doublement minables parce que, si vous mettiez beaucoup de trains confortables sur un axe, vous auriez plein de monde », c'est aller un peu vite en besogne. Je considère que l'entreprise SNCF est une entreprise publique et qu'à ce titre-là, la démission de service public dans l'aménagement du territoire, sur toutes ces activités, mais qu'on se comprenne bien, ce n'est plus vrai.

Madame a dit, la SNCF n'a qu'un actionnaire donneur d'ordre, l'Etat. Si la SNCF met une stratégie en place, c'est sur ordre de l'Etat. Quand on a compris ça, on a compris pas mal de choses.

Pour revenir à la question de Monsieur le Maire et à la pertinence de ce dossier, les coûts d'exploitation du transport, qu'ils soient gérés, privés ou publics sont identiques. Le transport qui a le coût d'exploitation le plus élevé, c'est l'aéronautique ; suit le ferroviaire, le routier, le fluvial et le maritime. Vous pouvez gérer comme vous voulez une entreprise, c'est la réalité. Le train, Messieurs, Dames, c'est cher. Il faut que vous vous le mettiez dans la tête. Comme c'est cher, les trains au départ de Cahors qui doivent desservir la capitale, quand ils sont gérés par VFE, ils sont gérés sur la bonne vieille formule du D sur R, dépenses sur recettes. Si le D sur R n'est pas bon, la SNCF supprime la desserte. Voilà comment ça marche VFE.

Vous pouvez bien mettre un barreau d'interconnexion, un TGV entre Limoges et Paris, vous pouvez bien mettre Limoges à 35 minutes de Paris si, techniquement, vous le pouviez, la desserte cadurcienne serait toujours sur la sellette parce que le problème, c'est que nous sommes dans des départements à faible démographie et que, de fait, de par la politique VFE de la SNCF, la question se pose de savoir si les trains viendront à Cahors.

Monsieur le Député a reçu quelques assurances, je lui conseille fortement de se les faire écrire. Qu'est-ce qui s'est passé récemment à la Préfecture de l'Aveyron ? La SNCF VFE se désengage et dit aux aveyronnais « allez chercher vos trains pour Paris à Brive et, de Rodez à Brive, débrouillez-vous avec le TER ». C'est ce qui va arriver à Cahors, y compris si vous avez des TGV au départ de Limoges. C'est ça qu'il faut bien comprendre. Ne nous trompons pas entre construction de ligne nouvelle et politique d'aménagement du territoire.

Alors, Monsieur le Maire, vous avez bien raison de vous préoccuper de la façon dont les Cadurciens et les Lotois en général vont être transportés par chemin de fer de votre ville à Paris. La technologie du TGV pendulaire permettait, sans changer d'engin, de pouvoir assurer les dessertes cadurciennes parce qu'intégrées à un réseau Sud Européen TGV et Nord Européen TGV, et retrouvait cette fameuse pertinence économique que vous allez perdre si vous fonctionnez uniquement sur un barreau Limoges - Paris. Je vous mets en garde, soit on infléchit la politique de l'Etat et de la SNCF et on refait de cette entreprise un véritable acteur du service public et d'aménagement du territoire, et on lui impose par une péréquation interne de desservir toutes les préfectures de France par les moyens les plus rapides et les plus confortables, mais ça, ça a un coût et la SNCF saura vous le dire parce que c'est vrai, et il faudra l'assumer. Sinon, si vous faites uniquement confiance à la loi du marché, commencez à réfléchir à d'autres moyens de transport.

Bien. Monsieur ROUSSEAU.

M. ROUSSEAU

J'ai une réponse technique au Député et deux observations.

Monsieur, je crois que vous posiez la question de savoir quel était le meilleur temps possible sur la ligne ; vous parliez de 4 heures pour Cahors sur la ligne actuelle. Après l'avoir étudié pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur les chiffres, sur la ligne actuelle, je peux vous dire que le potentiel, jusqu'à Limoges d'un train sans arrêt, c'est 2 heures 45. Il faut une heure de plus pour aller à Brive ; donc nous sommes à Brive au mieux à 3 heures 45. Je n'ai pas le chiffre exact sur Cahors sous la main, mais je peux vous certifier que nous ne pouvons pas faire mieux que ce que je viens d'annoncer.

Je ne voudrais pas surprendre mes interlocuteurs encore une fois, mais, très clairement, nous sommes en train de nous positionner sur une ouverture d'une infrastructure qui sera ouverte en 2016. Mes collègues de la SNCF savent très bien qu'à cet horizon, il est fort probable que le marché soit complètement ouvert et que d'autres transporteurs que la SNCF puissent proposer les prestations sur cet axe.

Dire que le coût du ferroviaire ne peut pas être réduit, c'est insulter les projets actuels qui se passent dans la Région Centre, puisque j'ai à gérer la Région Centre, où une part notable du trafic de céréales est reprise par un nouvel exploitant qui propose des conditions économiques très supérieures à celles qui étaient. Je dirais que nier de façon absolue la loi du marché, c'est peut-être aller un peu vite en besogne.

Mme LARIVAILLE

Beaucoup de doigts se lèvent. Monsieur BERTRAND et Madame MARGOT.

M. BERTRAND

J'ai utilisé le train pendant 8 ans à raison de 2 fois par semaine entre Cahors et Paris et il y a eu au moins 4 suppressions de train sur ces 8 ans. Je me pose donc la question de la pérennité de la ligne. Il me semble que l'axe le plus rapide, c'est la ligne droite. Quand nous regardons la carte de France, actuellement, nous avons une espèce de losange qui est en train de se construire avec des trains à grande vitesse et tout le centre de la France est oublié. Quelle est la politique de la SNCF, et l'aménagement du territoire là-dedans, qu'est-ce que nous en faisons ? Que vont devenir nos villes de petites campagnes où nous ne pouvons plus nous déplacer autrement qu'en allant à Toulouse, Montauban ou autres ?

Mme MARGOT

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je suis une utilisatrice normale de la SNCF. D'abord, Madame, est-ce que vous pourriez demander qu'on enlève ce qui est sur l'écran et qu'on mette à la place une carte réelle du parcours Paris – Cahors, il y avait une carte très bien tout à l'heure, parce que, là, nous en avons ras-le-bol de cet écran.

Mme LARIVAILLE

Excusez-nous.

Mme MARGOT

Voilà, celle-là suffit, elle explique bien aux gens ce qui se passe. Moi, j'ai 2 choses à dire. D'abord, vous savez très bien que la France a 75 % de son PIB qui est en dette. Quand je vois les chiffres qu'on nous annonce, je me dis « avec quoi vont-ils financer cela ? ». D'ici quelques années, de toute façon, dans 20 ans, il n'y aura plus d'argent.

Deuxièmement, en tant que usagère de la SNCF, j'ai donc la carte de « très grand voyageur », ce qui veut dire que je prends pas mal le train depuis pas mal de temps, dans toutes les directions, dans toute la France. J'habite à Cahors, j'aime beaucoup une liaison directe et vous ne pouvez pas me faire changer à Brive parce que ça ne m'intéresse pas. Même si vous me proposez 4 liaisons à partir de Brive, avec une heure gagnée, ça ne m'intéresse pas de changer à Brive.

Récemment, ayant pris le train plusieurs fois ces derniers jours, vous n'êtes pas sans savoir qu'il s'est passé sur notre ligne des trucs affreux. J'ai voulu prendre un train de nuit à 11 heures 50, je n'ai pas eu mon train avant 2 heures 45 du matin. Dans la salle d'attente de Cahors, il y avait des personnes qui attendaient des gens qui devaient arriver à 10 heures ; les gens sont arrivés à 3 heures du matin. Je vous ferais remarquer qu'il y a eu répétition de ce problème sur d'autres personnes qui descendaient de Paris dans la soirée de dimanche ; ça a été une horreur aussi. Ils ont eu des autocars à partir de je ne sais pas où dans la campagne. Ils sont arrivés à Toulouse les uns à 6 heures du matin, les autres à 4 heures du matin alors qu'ils devaient arriver le soir même. Cette ligne, moi, j'y tiens. J'en ai assez qu'il s'y passe des trucs bizarres.

Maintenant, je voudrais que les techniciens et tous les gens bien informés que vous êtes, vous nous expliquiez : les voitures pendulaires, est-ce qu'elles bougent plus que les TEOZ parce que, quand on nous a annoncé les voitures TEOZ, on nous a dit aussi « vous ne tiendrez pas dedans, vous aurez le mal de mer, vous aurez mal au cœur, vous ne pourrez pas transporter vos bagages, etc. ». Moi, je l'ai entendu en tant qu'usagère de la SNCF. Alors, maintenant, les techniciens, les gens du métier, est-ce que vous pouvez nous expliquer qu'est-ce que c'est que ces voitures pendulaires et pourquoi est-ce qu'on n'en veut pas ?

Mme LARIVAILLE

Avant de passer la parole aux techniciens, Monsieur.

M. LAYBROS

Cahors, le 23 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Rassurez-vous, je vais avoir la sagesse de ne pas vous expliquer la technique de la pendulation parce que je vous rendrai vraisemblablement tous malades.

Je voudrais répondre à Monsieur SALIN parce qu'il y a une argumentation qu'il a utilisée plusieurs fois dans la soirée et qui me pose problème. Vous avez dit et redit que Midi-Pyrénées avait fait le choix du TGV par Bordeaux, soit. Je vous dis qu'il est quand même normal que la quatrième ville de France soit reliée par le TGV et il est anormal qu'elle le soit dans un horizon aussi lointain. En martelant cette argumentation, vous laisseriez penser finalement que Midi-Pyrénées, en faisant le choix par Bordeaux, porterait une responsabilité dans l'abandon de l'axe central.

Moi, ce que je veux dire et confirmer, c'est que la Région Midi-Pyrénées, elle a aujourd'hui 2 fers au feu : elle a à la fois le TGV par Bordeaux, elle a à la fois l'axe historique, et elle a posé un certain nombre de signes politiques forts puisque, quand il a fallu que les Régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées mettent la main à la poche pour financer les études de faisabilité sur le POLT et le TGV pendulaire, Midi-Pyrénées, que je sache, n'a pas rechigné. Moi, je ne veux pas d'un discours qui laisse à penser que Midi-Pyrénées pourrait porter une responsabilité parce que je sais aussi, de temps en temps, lire entre les lignes.

Je vous donnerai un deuxième exemple, c'est que, dans le cadre de son deuxième plan régional des transports, la Région Midi-Pyrénées fait un effort tout particulier sur le Nord du département, sur ce que, dans le jargon, nous appelons le quart Nord Est, en mettant notamment des dessertes supplémentaires sur Brive, Figeac et Rodez.

Ma deuxième remarque porte quant à la situation de la gare de Cahors parce que, visiblement, suivant que l'on soit élu ou suivant que l'on soit un responsable de la SNCF, on n'a pas appris la géographie de la même façon. De mon point de vue, sur l'axe central, le Sud ne s'arrête pas à Brive. Moi, dans mon esprit, je le situe un peu plus bas. Or, j'ai le sentiment, aujourd'hui, qu'à la fois Brive va peut-être monter en puissance et va se trouver gare terminus de train, c'est déjà le cas puisqu'il y a décrochage à Brive pour aller sur Rodez, c'est peut-être ce qui nous pend au nez sur la portion Brive - Cahors, donc Brive deviendrait une plaque tournante. A l'autre extrémité, il y a Montauban qui sera la gare grande vitesse Toulouse - Montauban - Bordeaux. Il y a au milieu Cahors et, moi, j'ai peur qu'il ne devienne un « no man's land ».

Nous avons d'autant plus de raisons d'émettre un certain nombre de préoccupations. Le Maire de Cahors l'a exprimé. D'ailleurs, le Conseil Municipal a, lors d'une récente séance, à l'unanimité, délibéré pour interpeller la SNCF, les pouvoirs publics et pour faire part de nos préoccupations parce que nous avons une conjonction d'événements, celle que je viens de décrire, des réductions drastiques d'heures d'ouverture des guichets en gare de Cahors, ce qui fait que la gare de Cahors n'est pas à l'abri d'être déclassée et donc, deviendrait gare de second rang. C'est paradoxal parce que, dans le même temps, on nous annonce la possibilité d'une liaison améliorée entre Cahors et la capitale si le fameux barreau TGV se réalisait et, dans le même temps, la réalité aujourd'hui, c'est plus des choses qui foutent le camp qu'une situation qui s'améliore.

Ce n'est pas à proprement parler l'objet du débat, mais je savais que le débat serait contradictoire, je savais qu'il serait un peu chaud. Cela étant, moi, je vous remercie les uns et les autres d'être venus à Cahors parce que nous avons aussi besoin de nous dire nos quatre vérités. Moi, je pense que ce que l'on met au pot commun

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public participera à la réflexion de façon à ce que des projets qui ne semblent pas recueillir l'assentiment soient à nouveau retravaillés et réfléchis davantage.

Mme LARIVAILLE

Merci. Le débat, effectivement, est fait pour ça.

M. GRAND – Directeur du Développement , SNCF Midi-Pyrénées

Je voudrais donner des précisions sur ce qui a été dit tout à l'heure, sur la politique Voyage France Europe VFE. Effectivement, VFE est bien dans une logique commerciale, ce qui n'est pas contradictoire avec une prise en compte des attentes des clients. C'est bien pour cela que, dans les offres de services qui sont actuellement proposées, il peut y avoir des évolutions par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Nous allons, bien entendu, tenir compte de tout cela.

Un complément par rapport à TEOZ : il faut quand même bien noter que TEOZ, c'est une amélioration du confort du matériel. C'est un point qui est très positif. Un chiffre : nous voyons une amélioration assez forte du trafic ; en 2005, il y a eu, par exemple, 9 % d'augmentation du trafic grâce à TEOZ, c'est quand même un point positif.

Sur la gare de Cahors, l'évolution des horaires d'ouverture, ça répond aussi à une évolution de la fréquentation de la gare. Il y a une évolution de cette fréquentation et les horaires ont évolué de quelques heures au 1^{er} décembre.

Mme FRUCHON

Je peux apporter une précision. Quand Lionel GRAND parle de la fréquentation de Cahors, c'est le comportement d'achat. C'est vrai que, maintenant, nous avons énormément d'achats qui se font par internet et nous assistons à une diminution des ventes au guichet.

M. AGRAIN

Vous les fermez les guichets. Comment voulez-vous que les vendeurs vendent ?

Mme LARIVAILLE

Monsieur SALIN va peut-être répondre à Monsieur.

M. SALIN

Tout à l'heure, quand je disais que Midi-Pyrénées et Toulouse ont fait le choix de passer par Bordeaux, si vous voulez, je ne les rends pas responsables, il est normal

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public que la quatrième ville de France avec toute l'industrie aéronautique qu'elle a, toute la puissance économique, soit connectée le plus rapidement sur Paris.

Il faut reconnaître que le fait de se connecter sur Bordeaux, comme nous l'avons dit dans l'exposé, va changer les relations, le potentiel sur l'axe, c'est un fait. Lorsque la LGV Atlantique a été mise en service, nous nous sommes aperçus que, comme l'on gagnait une heure sur le trajet, les gens, d'un côté, ils avaient 6 heures 20 et, de l'autre, 5 heures 10 ; les gens qui utilisaient le train pour aller à Toulouse, ceux qui ne prenaient pas l'avion, avaient tendance à prendre le trajet le plus court.

Lorsque Bordeaux - Toulouse sera mis en service, 3 heures 10 pour aller à Paris, je trouve qu'il est normal que les usagers passent par Bordeaux. De fait, il y aura moins de personnes partant de Toulouse remontant sur l'axe. Je ne porte pas de jugement, je constate un état de fait, c'est tout.

Concernant le deuxième point que vous avez évoqué, le fait que Brive devienne une « plaque tournante », je ne sais pas si nous pouvons employer ce terme-là, mais il est vrai que le projet de la ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges, nous devons parler de TGV Paris - Brive, c'est vrai que, en faisant en terminus 9 TGV sur 10, Brive va prendre de l'importance, et d'autant plus que, au niveau, après, des dessertes TER qui sont organisées autour de Brive, si ça passe bien, Brive pourra prendre un point important.

Après, c'est vrai qu'il peut y avoir la même chose du côté de Montauban avec la création d'une gare nouvelle et tout ce qui va graviter autour. Se pose la question après de Cahors. Justement, dans le projet que nous présentons, nous pensons qu'il peut être intéressant, judicieux de faire descendre au moins 2 TGV sur Cahors. Voilà tout ce que je peux vous dire par rapport au projet.

Pour répondre tout à l'heure à une question, il y aurait 2 TGV, 2 allers et retours quotidiens en gare de Cahors, sans rupture de charges.

M. ROUSSEAU

Je souhaitais apporter des réponses techniques par rapport aux problèmes que posait Madame. Il y a eu des incidents importants sur cette ligne récemment, des incidents liés aux travaux actuellement en cours entre Saint-Sulpice et La Souterraine. Quand nous avons plusieurs trains de travaux importants qui opèrent, il peut y avoir des incidents. Il y a eu deux déraillements avec les trains de travaux, ça a fortement perturbé la ligne.

Par ailleurs, dans la même période, il y a un sanglier qui s'est jeté sous un train et qui a causé un certain nombre de problèmes sur une locomotive.

Il y a eu, par ailleurs, un incident sur un passage à niveau avec une voiture.

Quand nous rentrons dans ce genre de circonstances fortuites, c'est très malheureux pour les gens qui se trouvent, à ce moment-là, dans les trains, mais les accidents de gens ou les sangliers qui s'égarer sur un passage à niveau, quels que soient les efforts et la qualité de service que nous puissions déployer, et même la surveillance des chantiers, nous n'échappons pas à des malheurs de temps en temps. Je le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public regrette pour les gens qui sont dans les trains à ce moment-là, mais c'est un peu au-delà de nos possibilités de contrôle.

Par ailleurs, Madame disait « on nous a dit que les trains pendulaires, ça bougeait », c'est vrai que, par essence, un train pendulaire, ça bouge. Le TEOZ, c'est certain que ça ne bouge pas parce que la caisse ne bouge pas. Ce qui peut peut-être être une perception, c'est que la modernisation de TEOZ qui est une modernisation de grande ampleur a eu comme effet de faire passer un certain nombre de connexions électriques sous le plancher. Le plancher du TEOZ est donc un peu plus haut que le plancher du Corail, ce qui, pour un certain nombre de gens, avec le centre de gravité qui est décalé, donne une perception de mouvement qu'il n'avait pas, mais c'est purement une perception.

Dernier point, nous avons quand même un réseau qui, depuis sa création au milieu du 19e siècle, a infiniment évolué. Les gens qui sont ici ne savent peut-être pas que la ligne entre Limoges et Brive, à l'origine, elle passait par Lubersac, Pompadour, avant d'arriver à Brive. 30 ans après, la ligne a été construite, qui passait par la ligne actuelle que vous connaissez, la ligne à double voie qui passe par Uzerche. Est-ce que, pour ça, la ligne de l'autre côté a été abandonnée ? A une époque où nous ne pratiquions pas le débat public, je ne crois pas que les gens ont considéré que le transfert d'un côté à l'autre de cette vallée a été un drame. Le réseau ferroviaire, il a toujours évolué ; il évoluait déjà en 1880 comme il évolue aujourd'hui.

Mme LARIVAILLE

Monsieur attend la parole depuis un petit moment.

M. MATUSZKYEWICZ

Je suis cheminot à Cahors, je travaille à la SNCF depuis un certain nombre d'années. Le barreau que vous nous présentez, pour les Cadurciens, à mon sens, ça n'a aucun intérêt, première chose. C'est mon opinion personnelle, je tenais à la donner.

Vous parlez d'infrastructures et d'investissement dans son l'amélioration. Moi, je dis que vous ne faites que des travaux d'urgence actuellement. Je travaille tous les jours sur ce réseau, je l'entretiens, la ligne a été électrifiée en 1943 et, effectivement, c'est une particularité, elle est en alu acier, même pas normalisée, elle n'est pas en cuivre comme l'ensemble des lignes. Nous sommes donc obligés, de par sa vétusté, de la moderniser parce que, si nous voulons maintenir l'état actuel sans l'améliorer, les investissements que vous faites à l'heure actuelle sont indispensables et sont insuffisants.

Ensuite, vous nous dites que, effectivement, vous avez peu d'incidences sur les sangliers qui se jettent dans les voies ou les voitures qui tombent sur les passages à niveau. Certes, peu d'incidences sur ça, mais beaucoup d'incidences sur le transfert que vous pouvez avoir sur les usagers, c'est-à-dire en fermant les gares intermédiaires, comme vous avez l'intention de faire à Gourdon, en fermant d'autres petites gares, effectivement, vous perdez cette possibilité de réagir rapidement et de transférer vos usagers différemment et de leur rendre un service. Effectivement, vous en parlez peu de cela.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il n'empêche qu'en ce moment, ne serait-ce que sur le réseau un peu plus éloigné de Cahors, Lexos - Najac, vous allez fermer ces gares, vous allez rendre encore plus difficile le transport des usagers : comment vous allez pouvoir être plus réactifs ? Ça, c'est une chose. Je ne pense pas raisonnablement que vous y avez réfléchi et que vous pensiez en développement du réseau, mais plutôt en régression de ce réseau. Alors que le ferroviaire, au début du siècle, avait une image de développement dans une Région lorsqu'il arrivait, actuellement, nous vivons la désertification ; vous êtes en train de faire du ferroviaire le quart monde du rail.

Mme LARIVAILLE

Monsieur REMOND.

M. REMOND

A propos du pendulaire, je ne suis pas un technicien, je joue au train électrique, mais pas plus loin. Je ne conteste pas les études que vous avez faites à propos de la desserte Paris – Cahors – Toulouse en pendulaire, sauf qu'il y avait une revue indépendante qui s'appelle « Voie ferrée », que je vous conseille de lire parce que c'est très intéressant, dans laquelle une autre étude avait été faite, qui démontrait qu'avec la pendulation sur la ligne, on pouvait faire Paris – Cahors en environ 4 heures. Votre calcul est donc différent de celui du journaliste ; nous savons que les journalistes racontent des « bobards », ils seront contents, une nouvelle fois, de le savoir.

Il y a eu, je crois, des essais sur la ligne, qui démontraient qu'on pouvait rouler à 20 kms / heure de plus. Je pense que votre calcul, à ce moment-là, doit être révisé. Le journaliste en tenait compte, il tenait compte aussi de l'état de santé des voyageurs.

Moi, ce que je voudrais dire, c'est plutôt la conclusion d'un usager, je n'ai pas confiance en la SNCF, je n'ai pas confiance en Réseau ferré de France. Vous êtes juge et parti, vous n'êtes pas objectifs. Vous êtes à la fois médecin et malade. C'est vous qui organisez tout ; vous avez les cartes en main, vous avez un jeu truqué. Le débat public est très intéressant, il ne sert à rien. C'est aux hommes politiques, peut-être, d'exiger maintenant que, sur cette ligne que l'on qualifiait d'historique et que j'aime bien comme terme, les choses soient remises sur les rails et que les trains roulent à la convenance des usagers.

Mme LARIVAILLE

Je ne peux quand même pas vous laisser dire, Monsieur, que le débat public ne sert à rien. Il permet à tout le monde de s'exprimer et je crois que c'est déjà quelque chose d'important. A l'issue de ce débat, comme je le disais, il y aura un compte-rendu et ce compte-rendu rapportera l'ensemble des propos qui ont été tenus ici et ailleurs. Peut-être que ça servira à quelque chose quand même. Monsieur, allez-y, vous avez le micro.

M. AGRAIN

Monsieur SALIN, vous nous avez donné l'exemple de l'utilisation des gens qui ont déserté en partie la ligne historique pour utiliser le TGV par Bordeaux. Conceptuellement, vous avez raison, mais ce n'est pas aussi simple que vous nous l'énoncez ici. 5 heures 59, quand on passe par l'axe historique ; 5 heures 20, quand on passe par Bordeaux : 39 minutes, ce n'est pas suffisant pour que les gens changent.

Ce qui a fait changer les gens, c'est d'abord que vous avez sacrifié les circulations sur l'axe de la ligne historique, au profit des circulations TGV. En clair, vous avez incité et obligé les gens pour se déplacer à utiliser les TGV. Ça, c'est le premier point, et je pourrai vous en faire la démonstration, ça a été largement prouvé de par la politique tarifaire et commerciale de la SNCF.

Ensuite, vous savez que la SNCF a abandonné la tarification au kilomètre qui permettait à tous les usagers d'avoir une égalité de traitement, quel que soit le territoire. Je vais vous donner un exemple qui m'a été donné il n'y a pas longtemps. Vous pouvez avoir un billet Toulouse - Marseille à 23 euros, et vous pouvez payer 2 fois plus cher pour faire Toulouse - Rodez. Ça, c'est l'incitation commerciale. A partir de ce moment-là, on fait ce qu'on veut. C'est sûr que, si vous donnez des prix sur Toulouse - Paris par Limoges supérieurs à Toulouse - Paris par Bordeaux, les gens ne sont pas plus idiots que ça, ils vont passer par Bordeaux. Votre démonstration, elle méritait d'être relativement atténuée.

Autre point : vous nous dites « il y aura 2 TGV qui vont desservir Cahors », mais c'est la question que les gens se posent ici depuis un temps, nous avons l'expérience avec les mêmes arguments de la mise en place de 2 dessertes TEOZ. Je veux bien, il y a l'artifice de dire « jusqu'en 2007, c'est bon, vous aurez le train », oui, mais nous ne faisons pas de l'aménagement du territoire en disant aux gens « on vous a accordé un sursis d'un an avant de vous guillotiner », s'il vous plaît, il faut être un peu plus sérieux que ça.

Cette assurance sur les 2 rames TEOZ donnée par la SNCF, et que je sache, ce n'est pas RFF qui fera circuler les TGV, c'est la SNCF, cette assurance donnée sur les 2 rames TEOZ, elle tenait, elle ne tient plus. Vous nous dites « vous aurez 2 rames TGV », nous voulons bien vous croire, Monsieur, mais vous ne tenez pas le premier mot de ce que vous pouvez avancer parce que ce n'est pas vous qui les ferez rouler. Alors, nous pouvons avoir plus que des doutes.

Ensuite, sur la pendulation, rapidement, la pendulation permet de garder le niveau de confort en allant plus vite dans les lignes à profil difficile, ce qui permet de gagner du temps. En clair, on pourrait rouler aussi vite avec un TEOZ, mais, à l'arrivée à Paris, les gens à l'intérieur, on les aurait secoués dans tous les sens. Avec une rame pendulaire, nous pouvons rouler plus vite et garder le niveau de confort. C'est donc a priori plus confortable en roulant plus vite.

Dernier point, Monsieur ROUSSEAU, vous m'avez un peu repris au vol par rapport à la loi du marché en me disant que les privés du fret venaient maintenant et étaient plus compétitifs, je veux bien retenir la leçon, mais je vais vous donner un exemple, Monsieur ROUSSEAU : à Luc, il y a une entreprise qui utilisait le fer pour transporter du gaz dangereux ; la SNCF, de par son plein fret, comme ce client n'était pas

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public intéressant, lui a dit qu'il aille « se faire voir ailleurs ». S'il y avait dans le privé, comme vous dites, avec la loi du marché, des entreprises plus compétitives à la SNCF, pourquoi ne sont-elles pas allées le prendre ce marché-là ? Parce que, ce marché-là, à l'heure actuelle, il est sur la route, ce sont des bonbonnes de gaz qui circulent en camion. Je redis ce que je vous ai dit : le transport ferroviaire, il a un coût d'exploitation supérieur à la route quel que soit le mode de gestion que l'on veuille et, dans ce contexte-là, si nous voulons faire de l'aménagement du territoire, avec du ferroviaire, nous sommes obligés de faire du service public.

M. ROUSSEAU

Nous nous éloignons du sujet, c'est le sujet fret, mais je ne peux pas laisser passer quelque chose comme ce que vous venez de dire parce que nous réfléchissons en Région Centre sur le développement d'exploitations de fret de proximité, tel que ça a été pratiqué dans beaucoup de pays et qui permettent de diminuer le coût.

Je peux vous citer une ligne, c'est entre Buzençais et Argy ; cette ligne est exploitée par une SEM, si vous voulez, pour des activités céréalières et dont les analyses peuvent démontrer facilement que le coût de maintenance – et il est en bien meilleur état que la ligne SNCF contiguë - est au tiers du prix. Il n'y a pas de fatalité du coût du ferroviaire.

Mme LARIVAILLE

Madame FRUCHON, vous souhaitez intervenir ?

Mme FRUCHON

Juste apporter une précision sur la tarification : auparavant, nous avons, effectivement, une tarification qui était kilométrique, entièrement kilométrique, et qui était fixée par l'Etat. Nous remplissions nos trains ou nous ne les remplissions pas du tout parce que nous n'avions pas de latitude dans la tarification.

Maintenant, puisque nous sommes passés, pour la plupart des destinations, dans des prix de marché, nous avons la possibilité d'avoir une gamme commerciale beaucoup plus élargie. C'est grâce à cette gamme commerciale que nous remplissons nos trains puisque nous avons un système de gestion des contingents dans chaque train qui nous permet d'offrir un prix de base pour tout le monde sans condition et puis, en fonction du moment où nous réservons, du train que nous empruntons et du profil du client lui-même, nous pouvons arriver à avoir des prix très intéressants. Ça nous permet, d'une part, de remplir nos trains et, d'autre part, d'offrir des prix intéressants aux clients. C'est vrai que, si nous étions restés en tarification kilométrique, nous n'en serions pas là, nous ne remplirions pas nos trains. Nous essayons d'étendre ce système-là.

Mme LARIVAILLE

M. PAMBOUTZOGLOU

Je comprends que Monsieur ROUMEGOUX se soit posé la question de savoir si on pouvait faire le trajet avec un TEOZ en 4 heures parce que Monsieur DE ROBIEN, lorsqu'il était Ministre des Transports, est venu à Brive en 2004 et il nous avait expliqué que, avec le TEOZ, entre Brive et Paris, nous allions gagner une demi-heure, que ça serait mieux que le TGV pendulaire.

Bernard MURAT, le Sénateur Maire qui était à côté de moi, il me disait « tu vois bien que je ne t'ai pas raconté des histoires » ; il nous a dit cela au Sénat. Je suis allé voir au niveau du Sénat et j'ai constaté que, à la fois au Sénat et à l'Assemblée Nationale, il avait dit ça. Or, c'est impossible. Il avait eu entre les mains les études faites par RFF qui prévoyaient entre 2 et 4 minutes de gain avec le TEOZ. Je me dis « cet homme nous a menti », il a menti aux parlementaires et pour quelle raison ? Je dis que cet homme-là nous a menti et il nous a menti parce qu'il fallait faire passer quelque chose, parce que, finalement, le TEOZ, il fallait l'imposer parce que c'était la solution qui nous était promise, comme celle qui est promise à l'Auvergne ; sa desserte sur Paris, c'est du Clermont - Paris avec du TEOZ, et il n'y a rien de prévu à quelques échéances que ce soit d'autre.

Il avait écrit au Sénateur Bernard MURAT qui l'avait interrogé. Sur le barreau Limoges - Poitiers, il avait dit « bien sûr, je vais faire faire l'étude du barreau Limoges - Poitiers parce que je veux respecter les engagements de mon prédécesseur, Jean-Claude GAYSSOT, à l'égard de la Conseillère Générale la plus connue de France », mais ajoutait-il « ce n'est pas pour demain la veille ».

On dit aujourd'hui que le TEOZ apporte une amélioration. Je trouve que, quand on a refait la tapisserie, c'est mieux dans ma maison que si, pendant 30 ans, je vis avec une tapisserie un peu vieillotte, mais le train, c'est toujours le même. Nous avons élevé le centre de gravité donc, si on a élevé le centre de gravité, ce n'est pas simplement une perception, Monsieur ROUSSEAU, ou alors, vous ne prenez pas souvent ce train, on est balancé comme ce n'est pas dieu possible. Il y a des prises pour pouvoir travailler, nous ne pouvons pas travailler, nous ne pouvons même pas lire à certains moments. Je crois qu'il y a là un problème réel.

En plus, le problème, il est tel que la SNCF nous fait savoir qu'elle envisage de supprimer 2 de ces trains, il y a 12 dessertes à l'heure actuelle, d'en supprimer 2, voire 2 et demi pour la prochaine desserte. Elle nous donne comme élément que nous avons des problèmes de rentabilité sur l'axe, nous ne sommes même pas à 50 %, juste à l'équilibre. Elle donne aussi comme autre argument les coûts de maintenance extrêmement élevés de ce matériel qui n'avaient pas été prévus. Je dis que ça ne durera pas très longtemps. Voilà pourquoi je pose alors une question : je ne sais pas à quelle échéance le projet qui est là peut venir, s'il aura des financements, si les collectivités pourront se le payer, mais, en attendant, que fait-on sur cet axe ?

Vous nous proposez un projet, il ne peut avoir de pertinence que s'il est réalisé d'un seul tenant, nous ne ferons pas la moitié du barreau. Il faudra donc trouver 1,5 milliard, voire un peu plus pour le faire. Moi, je constate que toutes les lignes TGV qui se sont faites se sont faites par tronçons.

M. ROUSSEAU

Parce qu'elles étaient plus longues.

M. PAMBOUTZOGLOU

Elles étaient peut-être plus longues. Moi, je n'ai pas besoin qu'on me dise « on fait Paris – Toulouse en ligne nouvelle ». Par contre, nous voulons des améliorations. Je dis que des améliorations sont possibles de 2 façons en les combinant.

La première, c'est au niveau du matériel et de la technologie. Si la SNCF ne veut pas le faire, comme vous le prétendez, mais j'en suis moins sûr compte tenu de ce que j'ai dit tout à l'heure, peut-être que d'autres le feront, parce que la technologie pendulaire, à l'heure actuelle, nous la retrouvons partout, dans tous les pays. Il y a des commandes pour l'Italie qui ont été livrées à 270 kms / heure. Ça, ça va révolutionner les choses, d'autant plus que le matériel hors TGV est du matériel vieillissant qu'il va falloir remplacer. On y mettra quoi ?

Moi, ce que je propose, c'est que, sur cet axe, on mette en place des nouveaux matériels qui puissent permettre des améliorations rapides, dans des délais très brefs, que, deuxièmement, on étudie des possibilités d'amélioration de l'axe par des portions de ligne nouvelle qui se feront progressivement. Là-dessus, moi, je n'ai pas d'a priori sur le projet de Monsieur THILLET ; il a, pour moi, une valeur importante, à savoir qu'il considère que c'est sur cet axe que ça doit se faire, et les raisons qu'il invoque, je les partage ; ce sont des raisons d'aménagement du territoire du nombre de personnes desservies, mais ça ne se fera pas d'un coup et donc, je dis, procédons par étapes, voyez à RFF ce que vous pouvez faire. Vous l'avez déjà fait pour le projet de « y » renversé, 120 kms de LGV construites devaient permettre de mettre Limoges à 2 heures 07, c'est-à-dire ce que vous ferez par Poitiers aujourd'hui.

Deuxièmement, j'ai lu Monsieur GRESSIER qui dit « lorsque l'on fait une ligne TGV, nous regardons ce que ça peut apporter en terme de passagers sur cette ligne de voyageurs, mais nous regardons à côté ce que ça peut enlever sur d'autres ». Ça fait longtemps que je vous demande, et je pense quand même que vous avez de l'expérience à ce niveau, vous pouvez avoir des contacts avec la SNCF, pour savoir ce que le fait d'annoncer... (*Coupure de l'enregistrement*) ; la SNCF a des dessertes en fonction de la demande qui existera. Ce n'est pas la première fois que je vous pose cette question. Vous devriez apporter une réponse en nous disant « effectivement, sur l'axe Paris – Toulouse, voilà ce qui va rester en terme de circulation, voilà ce que nous pouvons faire ».

Le débat, il faut l'éclairer. Vous ne pouvez pas vous contenter de venir ici sur la base d'un projet qui a été décidé par l'Etat et par RFF qui l'a exécuté et puis, nous dire « regardez si ça colle ». Vous trouverez à des endroits du territoire, à Limoges notamment, et moi, je partage le point de vue des gens de Limoges qui disent « si ce projet voit le jour, ça sera bien, nous serons à 2 heures de Paris ». A partir de là, ils peuvent être d'accord pour la réalisation de ce projet. Je constate qu'à Brive, on peut être d'accord aussi sur la base de 3 heures. Après, il y a des interrogations sur le Nord de Limoges, il y en a au Sud de Brive. Je dis qu'il faut tenir compte de l'ensemble de ces situations. Or, vous, vous n'en tenez pas compte.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Ma préoccupation essentielle, c'est que, compte tenu du problème du financement qui est un problème majeur, il n'y a aucun problème de réalisation technique d'une ligne TGV, vous savez la faire passer n'importe où, dans n'importe quelle condition ; la seule question qui est posée, c'est « est-ce que nous sommes en capacité de la financer ? ». C'est la seule question qui peut permettre à un moment donné de dire « oui, ce projet, il est crédible à telle échéance ». En dehors de ça, moi, je n'ai aucune autre possibilité, c'est pour cela que je ne vous dirai pas « votre projet, je n'en veux pas », de la même façon que je ne peux pas vous dire « votre projet, j'en veux » parce que, sur cette question, je n'ai aucun élément. Pour moi, la preuve du pudding, c'est que pour pouvoir le manger, dans une économie de marché, il faut pouvoir se le payer.

Mme LARIVAILLE

Monsieur ROUMEGOUX et, ensuite, vous ferez une réponse globale.

M. ROUMEGOUX

J'adhère tout à fait à ce que vous avez dit, mais comment ça se passe lorsque les décideurs ont à prendre une décision ? Ils sont obligés de passer par ce qu'on leur raconte. Vous ne pouvez pas demander à un ministre de savoir techniquement, même s'il a des services derrière lui, ce qui va se passer.

Moi, je peux vous dire que j'en ai entendu des histoires depuis le temps, et nous les avons entendues ensemble d'ailleurs. Franchement, c'est ça la question. Je vous assure que, de bonne foi, je suis allé au charbon pour voir ce que l'on pouvait faire pour ce territoire ; vous le faites de la même façon et, moi, ça me va très bien.

Je considère qu'il faut arrêter avec les histoires, le cinéma politique que nous avons entendu tout à l'heure avec mon ami Gérard IRAGNES qui est parti. Il faut savoir quand même qu'il y a 30 ans, le Capitole mettait 4 heures 50. Alors, qu'avons-nous fait pendant 30 ans ? Maintenant, il faut bien dire que DE ROBIEN est un âne bête, que tel autre est un âne bête aussi, c'est très gentil tout cela, mais il y a 30 ans, le Capitole mettait 4 heures 50. J'ai demandé pourquoi. On m'a expliqué que, quand le Capitole passait sur la voie, on mettait tous les trains de côté et on faisait passer le Capitole. On m'a dit après, finalement, sur cette voie-là, il y a beaucoup de fret. J'ai dit, ça m'arrange, justement, j'ai un problème à résoudre. Nous avons une entreprise qui s'installe à Cahors, qui avait la possibilité de faire transiter 50.000 tonnes par an de fret. Je suis allé voir Monsieur GALOIS pour 2 raisons : le fret et le POLT. Qu'est-ce qu'il m'a dit ? Il m'a dit « écoutez, il n'y a pas de problèmes, je vais vous trouver la solution », c'est-à-dire que cet homme-là était de bonne foi aussi, il a dit « 50.000 tonnes de fret, ça va intéresser la SNCF ». Et bien, là non plus, ça n'a pas intéressé la SNCF. Je ne dis pas que c'est de sa faute, il y a peut-être des coûts, je n'en sais rien, mais, en tout cas, ça n'a pas été possible et je tiens les courriers à votre disposition. Alors, maintenant qu'il n'y aura presque plus de passage sur cette route, au moins, nous pourrons peut-être faire passer un TEOZ qui arrivera en 4 heures peut-être, pourquoi pas, et un petit peu de fret aussi.

Nous, quand nous avons besoin de décider quelque chose, nous sommes obligés de nous fonder sur des techniciens. Moi, je voudrais que les techniciens nous fassent le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
plaisir de ne pas nous raconter trop d'histoires et de nous raconter au moins toujours les mêmes pour qu'on puisse commencer à croire quelque chose. Il n'y a pas que les politiques qui mentent.

M. ROUSSEAU

Monsieur le Député, Monsieur PAMBOUTZOGLOU serait très bien en ce qui concerne le lapsus qu'a fait le Ministre « il m'a demandé une lettre » ; vous m'avez demandé une lettre signée par le Président DUPORT qui résumait la situation. C'est un lapsus ou une erreur de fiche, mais, en tout cas, nous avons une prise de position claire sur ce dossier et vous avez un courrier en main.

M. PAMBOUTZOGLOU

C'est vrai et vous avez répondu de manière claire.

M. ROUSSEAU

Je dirais qu'il n'y a plus d'ambiguïté sur ce sujet, et vous m'en donnez acte.

La deuxième chose par rapport à ce projet ou à toutes les réflexions que nous pouvons mener, si nous parlons toujours du financement avant qu'on arrive au stade où il faut le régler, je vous le dis très clairement, ce ne sont pas les questions que se sont posés les gens du TGV Rhin – Rhône, ce n'est pas ce que, sur d'autres TGV qui ont avancé très vite, se sont posés les partenaires. Il y a une question de volontariat. Il faut que nous sachions tous que l'histoire ne repasse pas les plats et que, ma foi, quand une hypothèse est à prendre en main, il faut la prendre en main et tenter l'aventure. Vous savez très bien que je ne traite pas ce dossier en technicien neutre parce que j'habite le Limousin et que j'ai envie de laisser quelque chose à d'autres et, pour moi, c'est important au-delà de mon travail de responsable.

M. PAMBOUTZOGLOU

Monsieur ROUSSEAU, ressortez le financement de la ligne TGV Est. Ressortez-le pour que les gens voient.

M. ROUSSEAU

En plus, Monsieur PAMBOUTZOGLOU, nous nous connaissons bien et, quand vous apportez vos réflexions par rapport à Monsieur THILLET qui n'a pas annoncé le prix de son dispositif, je trouve étonnant quand vous dites « c'est difficile de financer 1,3 milliard » en vous avançant sur un projet qui coûte 2,4 milliards.

M. PAMBOUTZOGLOU

Nous vous avons demandé de faire une étude pour savoir combien ça coûterait 120 kms de ligne LGV qui devait mettre Paris à 2 heures 07 de Limoges, d'après le projet de 1992.

M. SALIN

Nous vous avons répondu, Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. PAMBOUTZOGLOU

Après, je vous ai dit que ça se ferait de manière progressive et je veux que vous regardiez effectivement ce qui se passe au niveau des participations. L'Etat a mis 40 % sur ce projet, c'est bien, je souhaite qu'il en mette 40 % sur la ligne et qu'il le dise « je suis prêt à mettre 40 % là-dessus ». Vous avez 10 % de participation de l'Union Européenne ; nous, nous ne les aurons pas ; participation du Grand Duché du Luxembourg 4 %, nous ne les aurons pas. Après, qu'est-ce que vous avez ? Vous avez les collectivités. Les collectivités, il y en a, il y a Champagne Ardennes, il y a Lorraine, il y a Alsace.

Nous, quand nous regardons pour le Limousin, il y a qui comme collectivité ? Expliquez-moi. Vous avez contacté la Région Poitou – Charentes ? Elle aura 250 millions d'euros à mettre selon Monsieur GRESSIER puisque c'est lui qui a étudié le financement de la partie Poitou – Angoulême, 250 millions d'euros à mettre pour sa portion de LGV de desserte Paris – Bordeaux. Vous trouvez qu'elle aura la possibilité de nous accompagner en Limousin ? Si le Limousin est la seule Région, s'il lui reste même 20 % sur un projet à 1,5 milliard, 300 millions d'euros, c'est le budget d'une année, nous ne faisons plus rien.

M. ROUSSEAU

Il n'y a pas longtemps, dans une réunion, le Président de la CCI de Limoges disait qu'une ligne TGV, c'est peut-être une dépense, mais aussi un investissement et un investissement, ça suscite des emplois et c'est un moteur de développement.

M. PAMBOUTZOGLOU

Oui, mais le Président de la CCI, il ne mettra pas un sou. C'est facile de parler comme ça et de faire des sociétés de lobbying. C'est nous qui allons payer.

M. SALIN

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Un point quand même sur le financement, c'est que cette grille de répartition, lorsque le projet en était aux pré-études fonctionnelles ou aux études, personne n'avait en tête cette clé de répartition qui est venue beaucoup plus tard.

A l'époque, personne ne pouvait dire que l'état prendrait 49 et que l'Europe mettrait 10. Le projet a avancé pourtant.

M. PAMBOUTZOGLOU

Parce qu'il y avait un accord sur ce projet des Régions concernées. Or, à l'heure actuelle, vous n'avez l'accord d'aucune Région concernée. Vous n'avez pas vu la Région Poitou - Charentes. Je n'ai pas vu de délibérations de cette Région disant, sur ce projet, « nous sommes d'accord ». Je n'ai pas vu de délibération de la Région Limousin pour dire « nous sommes d'accord ». Nous disons « nous prenons acte de l'existence de l'étude de ce projet. S'il doit se réaliser, il y a un certain nombre de conditions à remplir », mais nous n'avons jamais dit que nous étions « pour » ou « contre ».

La seule chose que nous avons avancée, c'est « combien ça va nous coûter ? ». Nous voulons savoir si, nous, nous pouvons nous payer cela. Le Limousin a-t-il besoin de l'intégralité de ces dessertes en TGV - c'est ça la question posée - ou a-t-il besoin d'un mix desserte rapide TGV ligne grande vitesse avec, à côté, des dessertes d'aménagement du territoire ? Et le projet de TGV pendulaire, il répondait à ça, il était moins cher, il ne donnait pas, effectivement, les mêmes performances, mais c'était une première étape qu'on voyait tout de suite, il pouvait être amélioré par la suite, comme tous les projets s'améliorent.

Depuis quand est faite la portion Paris - Saint-Pierre-des-Corps ? Combien de temps après pour faire Poitiers - Angoulême ? Combien de temps pour faire Bordeaux - Paris ? Ça s'est fait progressivement. Nous, nous demandons aussi la même chose. Pourquoi ? Parce que, quand ça se fait progressivement, nous bénéficions tout de suite des premiers avantages tandis que, là, nous allons attendre quand ?

M. ROUSSEAU

Monsieur PAMBOUTZOGLOU, nous ne pouvons pas phaser un bout de ligne qui ne fait que 100 kms. L'intérêt de ce projet, c'est que nous sommes sur le plus petit dispositif TGV compte tenu des distances possibles.

M. PAMBOUTZOGLOU

Si vous phasez 100 kms de LGV dans la partie la plus délicate, nous allons, effectivement, être à 2 heures 10 de Limoges, et nous aurons un coût qui sera peut-être légèrement supérieur, je ne sais pas, il faudrait chiffrer. Vous devriez faire ça et, à ce moment-là, on se dit « combien de Régions vont accompagner le Limousin dans ce projet ? ». Il y aura certainement le Centre, peut-être un peu l'Ile-de-France, le Limousin beaucoup, la Région Midi-Pyrénées c'est sûr. Le Président MALVY a fait savoir quelle était sa priorité dans le cadre du débat, il a fait passer à Madame LARIVAILLE un courrier dans lequel il indique « sur ce projet, je suis pour le maintien
Cahors, le 23 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public de la notion de TGV pendulaire sur l'axe POLT ». Vous avez là des faits, vous ne pouvez pas interpréter les positions des uns et des autres.

Mme LARIVAILLE

Nous avons bien compris. Monsieur THILLET et puis, je pense que nous allons bientôt nous arrêter, à moins qu'il y ait encore beaucoup de questions. Monsieur THILLET.

M. THILLET

J'aimerais apporter une appréciation lorsque Monsieur SALIN dit que Toulouse a choisi de passer par Bordeaux pour aller à Paris.

Mme LARIVAILLE

Nous en avons déjà parlé.

M. THILLET

Oui, nous en avons déjà parlé, mais vous n'avez jamais entendu ce que je vais vous dire. Toulouse a demandé à passer par Bordeaux pour aller à Paris, mais ce que l'on ne nous dit pas, c'est que nous avons commencé par mettre des rames TGV sur la ligne Bordeaux - Toulouse. Dans le langage des voyageurs, comment ça se passe ? Maintenant, les gens disent « nous prenons le TGV ». S'ils ne montent pas dans le TGV, ils disent « nous prenons le train ». Ce sont 2 choses complètement différentes, ce qui démontre bien que l'arrivée d'une rame TGV, qu'elle soit en grande vitesse ou en vitesse TEOZ, Corail, de toute façon, ça apporte une image. Ça, tout le monde le sait, Madame FRUCHON l'a dit, c'est écrit dans les études de RFF pour le projet Poitiers - Limoges. Alors, pourquoi, nous, sur la ligne historique Paris - Toulouse en passant par Châteauroux, il n'y aurait pas une rame TGV ?

M. SALIN

C'est en projet Monsieur THILLET. Monsieur PAMBOUTZOGLOU peut vous en parler.

M. PAMBOUTZOGLOU

Il faut qu'on la paie.

M. THILLET

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il est bien certain que ce projet Poitiers – Limoges, de toute façon, ne peut pas être intégré dans l'aménagement du territoire. En plus, Monsieur ROUSSEAU, tout à l'heure, disait « Monsieur THILLET n'a pas donné le prix », vous l'avez dit après, 2,4 milliards, c'est vrai 2,4 milliards, mais ça désenclave une dizaine de départements, 3 millions d'habitants. Monsieur ROUSSEAU nous dit « oui, mais il y a la vallée de la Loire », en fin de compte, il y a juste la Loire. Je vous demande d'ouvrir le petit livre à la page 77, vous verrez le superbe viaduc qu'il ne doit pas être possible de construire sûrement au-dessus de la Loire pour amener la grande vitesse à Châteauroux et au-delà sur Limoges.

Ensuite, il n'est pas normal, nous, Région Centre, de payer une partie du projet Poitiers – Limoges du fait que nous allons payer Tours – Poitiers. Sans revenir sur le financement, au mois de juin, Jean-Paul DENANOT, le Président de Région Limousin, m'a confirmé que la Présidente de la Région Poitou – Charentes ne voulait pas mettre un sou en jeu. Je rapporte un propos, peut-être qu'elle a changé d'avis, je ne sais pas.

Notre projet est fait par tronçons. C'est vrai, il coûte 4 milliards, mais, dans un premier temps, il ne coûtera que 2,4 milliards. De plus, il désenclave 3 millions d'habitants.

M. SALIN

Nous ne pouvons pas parler de population ; nous parlons de trafic de personnes dans les trains, mais nous ne parlons pas de population parce que, dans ce cas-là, nous ne ferions que des lignes autour de Paris.

M. THILLET

Justement, le trafic, il est là et vous allez affaiblir, comme disait Monsieur PAMBOUTZOGLOU, assécher. Ça va faire 3.000 voyageurs par jour qui vont diminuer sur l'axe Limoges – Paris. La rentabilité de votre projet Poitiers – Limoges, il est pompé sur la clientèle actuelle de la ligne historique et ça, vous ne pouvez pas dire le contraire.

M. SALIN

Nous ne disons pas le contraire.

M. THILLET

Mais si parce que, lorsque vous parlez de rentabilité, vous parlez de rentabilité du nombre de voyageurs. Le nombre de voyageurs, c'est ce qui passe actuellement sur la ligne actuelle, sur la ligne historique. Il va falloir les dévier ces gens-là.

M. PAMBOUTZOGLOU

120 kms de ligne LGV sur Paris – Toulouse, vous chiffrez à 2,2 milliards – 2,4 milliards.

M. SALIN

Oui, le projet TGV Limousin a été estimé à 2,2 milliards – 2,4 milliards.

M. PAMBOUTZOGLOU

Vous m'expliquez que 120 kms sur un barreau Poitiers – Limoges, c'est 1,3 milliard. Moi, j'aimerais que les choses soient affinées. Je comprends qu'il y a des endroits où cela coûte un peu plus cher.

M. SALIN

Ce n'est pas 120 kms.

M. PAMBOUTZOGLOU

Si, il y a un projet à 120 kms qui coûte 1,3 milliard. J'ai calculé que ça faisait à peu près 12 millions d'euros du kilomètre.

M. SALIN

Oui, c'est la moyenne.

M. PAMBOUTZOGLOU

120 kms, ça fait 1,44 milliard. J'aimerais savoir pourquoi nous passons à 2,4 milliards. A mon avis, ce n'est pas si évident que ça. Vous balancez des chiffres là-dessus, mais nous aimerions que des études soient menées là-dessus. Je l'ai demandé, je souhaite que ce soit fait. On ne vend pas un projet comme ça aux gens.

M. ROUSSEAU

Ce n'est pas une question de vendre un projet, Monsieur. Nous, sur ce projet, nous avons une analyse de travail qui a mis des équipes, des bureaux d'études pendant 2 ans pour affiner.

Je rends hommage au courage de Monsieur THILLET, mais il a fait un trait sur la carte.

M. THILLET

Monsieur ROUSSEAU, je n'ai pas fait un trait sur la carte, ne dites pas ça. On vous a donné un couloir de passage de la ligne Beauvilliers – Orléans et, ensuite, pour rejoindre Châteauroux. Vous nous dites toujours – vous ne pouvez pas le nier, vous l'avez encore dit le lundi 13 – « ça coûte 2,4 milliards, vous avez la traversée de la Loire, vous avez la Sologne ». La Sologne, l'autoroute passe dans la Sologne.

M. ROUSSEAU

Oui, mais avec quelles difficultés ?

M. THILLET

Elle est passée, seul le résultat compte, Monsieur ROUSSEAU.

M. ROUSSEAU

Votre projet, d'abord, la première phase, c'est 2,4 milliards et je suis étonné que des gens me disent « votre projet à 1,3 milliard, vous allez avoir des difficultés pour le financer ».

Deuxièmement, ceux qui ont analysé la difficulté de traversée de la Sologne par l'autoroute me disent « le projet de TGV, vous visez 2016, vous êtes trop ambitieux ». Chaque fois que l'on des contraintes environnementales, nous l'avons vu sur le TGV Méditerranée, c'est des années supplémentaires. L'avantage du barreau tel que nous le proposons, il faut aussi l'analyser. C'est un bout de ligne nouvelle court, c'est un bout de ligne nouvelle qui rentre et qui sort des agglomérations importantes, Poitiers et Limoges, et nous utilisons les infrastructures existantes.

Par ailleurs, nous avons analysé les 3 dispositifs que nous avons. L'analyse montre que, par rapport à la moyenne de difficulté d'insertion environnementale, nous sommes dans des situations relativement simples.

D'autre part, nous ne créons pas de gares intermédiaires. Nous savons tous que, sur les projets TGV, la localisation de gares, leur installation est une complexification du dispositif. Nous avons tous les éléments pour qu'un projet soit mené rapidement.

A l'inverse, chaque fois que nous complexifions un projet, nous allons au-devant de difficultés. Il faut regarder cela avec réalisme.

Soyons clair, je n'ai pas dit qu'il était impossible de traverser La Loire, nous savons faire des ouvrages, mais avec tous le dispositif législatif de protection de l'eau qui a été mis en place, c'est de plus en plus difficile. Pour la traversée de La Sologne, chaque fois que vous touchez par une infrastructure nouvelle un massif forestier, les contraintes qui ont été imposées au fil des dernières années et qui sont légitimes

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public aggrave la difficulté de réalisation. Il faut savoir mesurer les difficultés et aller vers les plus faciles à surmonter.

Il y a une dernière chose que je voudrais dire : quand vous parlez d'assèchement, il faut quand même savoir que, sur cet axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, il y a un certain nombre de dessertes qui sont déconnectées les unes des autres. La desserte d'Orléans, elle est couplée avec une desserte de Tours. Il y a quelques trains de Limoges qui s'arrêtent aux Aubrais, mais ils ne servent pratiquement pas à la population d'Orléans qui est connectée sur une desserte où il y a une vingtaine de trains par jour pour aller à Paris. Nous sommes, du centre d'Orléans à Paris, en moins d'une heure pour certains trains. Nous avons du mal à imaginer que ces gens aient besoin du TGV.

Plus loin sur la ligne, la desserte de Vierzon et de Bourges, elle est aussi déconnectée de la desserte de Limoges, donc il faut savoir raisonner par missions successives sur l'axe pour se rendre compte que, finalement, la problématique que vous évoquez, elle intervient à partir de Châteauroux, mais nous sommes prêts à regarder les solutions pour Châteauroux, vous le savez très bien, parce que Châteauroux, il faut le dire, est à une heure 50 de Paris, sans le TGV.

M. THILLET

C'est la seule fois, lorsqu'il y a un sondage dans le train, que le train arrive à l'heure.

M. SALIN

Nous avons les horaires.

M. THILLET

Oui, c'est une heure 50 sur vos petits papiers.

M. SALIN

Je voudrais répondre à Monsieur PAMBOUTZOGLOU pour le TGV Limousin. Je dois vous avouer que je n'ai plus la décomposition en tête, mais je vous la donnerai à la prochaine réunion.

Mme LARIVAILLE

La décomposition des coûts ?

Cahors, le 23 novembre 2006

M. SALIN

Oui. Je ne l'ai pas en tête, je ne peux pas vous répondre. Monsieur Naji RIZK serait là, nous vous l'aurions donné, mais il n'est pas là aujourd'hui.

M. PAMBOUTZOGLOU

Il m'a dit que, pour mettre Limoges à une heure 45 de Paris, il faut compter entre 2 et 2,2 milliards d'euros.

Mme LARIVAILLE

Non, ce n'est pas une heure 45.

M. SALIN

Monsieur Naji RIZK n'a jamais pu vous dire une heure 45.

Mme LARIVAILLE

Nous avons demandé à RFF d'évaluer le projet de Monsieur THILLET. Ils ont fait une évaluation du projet de Monsieur THILLET.

M. THILLET

A la louche.

Mme LARIVAILLE

Que vous n'avez pas là ?

M. SALIN

Si, nous pouvons la passer. C'est celle du TGV Limousin que je n'ai pas en tête, excusez-moi.

Mme LARIVAILLE

M. THILLET

Monsieur ROUSSEAU, j'aimerais bien savoir pourquoi vous dites que Bourge est déconnecté de l'axe.

M. ROUSSEAU

Actuellement, vous demandez aux responsables de la SNCF, ils vous expliqueront qu'il y a tout un système de trains qui font escale à Vierzon et qui assurent la desserte de Bourge. Ça, ça existe depuis des années.

M. THILLET

Où est la déconnexion ?

M. ROUSSEAU

Je veux dire que ce ne sont pas des Paris – Châteauroux – Limoges qui assurent l'essentiel de la desserte de Vierzon – Bourge.

M. THILLET

Là, vous enfoncez une porte ouverte, Monsieur ROUSSEAU. Ça, je le savais.

Mme LARIVAILLE

Attendez, vous commentez cette diapositive pour répondre à la question de Monsieur PAMBOUTZOGLOU.

M. SALIN

Là, c'est un travail qui a été fait avec l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées, concernant une estimation sur la base de ratios de leur projet. Il a été décomposé en 4 sections :

- une qui est le raccordement sur la LGV jusqu'à Orléans : 600 millions d'euros,
- un contournement d'Orléans plus gare nouvelle à Orléans : 450 millions d'euros,
- une troisième section d'Orléans jusqu'à Vierzon, plus une gare puisqu'il est prévu une gare à Vierzon : 650 millions d'euros,

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
➤ 700 millions pour aller de Vierzon à Châteauroux avec une gare nouvelle.

Voilà la décomposition qui a été faite ; quand vous faites le calcul, nous devons être à 2,3 milliards d'euros.

M. THILLET

Monsieur ROUSSEAU vous dira que nous ne calculons pas de la même façon, c'est vrai, mais, nous, lorsque nous faisons le calcul de la population desservie de 3 millions d'habitants par 2,4 milliards, nous arrivons à 800 euros par tête d'individu.

Alors que 1,4 milliard pour 900.000 habitants desservis par le Poitiers – Limoges, nous arrivons à 1.500 euros.

C'est sûr que ce n'est peut-être pas comme ça que le calcul est fait probablement à Réseau ferré de France, mais les citoyens sont des contribuables.

M. ROUSSEAU

Moi aussi, je suis un contribuable. Je vais parler en termes simples : vous avez actuellement un grand nombre de gens qui vont d'Orléans à Paris. Ces gens ont la possibilité d'aller d'Orléans centre ville en une heure à Paris jusqu'à la gare d'Austerlitz. Si, à ces gens-là, nous leur proposons de débarquer à un quart d'heure de la ville d'Orléans dans une gare qui est dans la campagne après 35 minutes de parcours TGV, est-ce que vous croyez, compte tenu des difficultés d'entrée et de sortie de la gare d'Orléans, que vous aurez beaucoup de clients qui trouveront un intérêt dans une gare des betteraves à Orléans ?

M. THILLET

Il faudrait peut-être voir. Regardez Vendôme qui est à 42 minutes de Paris, la gare est en pleine forêt, et ils sont 700 tous les matins à partir à Paris.

Mme LARIVAILLE

Nous allons peut-être arrêter là.

M. PAMBOUTZOGLOU

Ça fait combien de kilomètres ?

M. SALIN

M. PAMBOUTZOGLOU

Alors, je vous demande de faire des études par portions de LGV qui pourraient progressivement nous mettre à 2 heures 10, comme vous l'avez indiqué. En plus, nous le demandons progressivement, comment ça se fait pour toutes les LGV.

M. SALIN

Oui, mais, au total, c'est la même somme.

M. THILLET

Et, là, on est en 2 heures à Limoges.

M. SALIN

Oui, dans ce cas de figure, vous êtes en 2 heures à Limoges, une heure Châteauroux, 2 heures Limoges.

M. THILLET

Il y a quelque chose que je ne supporte pas, c'est que vous nous parliez de 265 millions pour la rénovation de la ligne. C'est bien 265 millions de rénovations de ligne, mais vous nous faites retourner 40 ans en arrière parce que, il y a 40 ans, comme le disait Monsieur le Député tout à l'heure, le Capitole roulait déjà à 200 kms / heure. Vous voulez que l'on se contente, 40 ans après, des mêmes aménagements qu'il y avait en 1967 ; nous sommes bientôt en 2007.

M. ROUSSEAU

Non. Monsieur THILLET, c'est un sujet que nous avons déjà évoqué à plusieurs reprises. Le problème des travaux de modernisation, c'est pour pérenniser cette ligne, pour mettre, entre les Aubrais et Vierzon, la capacité qu'elle soit confortable pendant 30 ans. Nous n'avons jamais dit que les 265 millions d'euros permettaient un quelconque gain de vitesse.

M. THILLET

Ce n'est pas ce que je vous dis.

M. ROUSSEAU

Cette ligne a été optimisée au moment du Capitole. Il faut bien se rendre compte qu'actuellement, la Région Auvergne souhaite des investissements pour amener la ligne Paris - Clermont au niveau de Paris - Limoges. Le problème, c'est que cette ligne a été optimisée il y a un certain temps. Je vous l'ai dit, ça fait parti d'un certain nombre de comités de pilotage POLT où était Monsieur PAMBOUTZOGLOU, actuellement, les améliorations qu'on pourrait faire sur cette ligne ne pourraient être que petite opération par petite opération. Pour chaque minute gagnée, nous sommes à chaque fois à plusieurs dizaines de millions.

Je vous cite un exemple : il avait été inscrit dans les études qui nous étaient demandées pour l'amélioration de l'axe POLT la suppression d'un certain nombre de passages à niveau dans l'Indre. Nous enclenchons la suppression de 5 passages à niveau, le gain de temps potentiel, c'est 30 secondes. Derrière, si nous supprimons l'ensemble des passages à niveau, le gain de temps potentiel, c'est 3 minutes. J'aurai tendance à dire que nous sommes sur un axe déjà fortement optimisé. Toute opération nouvelle a son intérêt, mais c'est comme « gratter l'os ».

M. THILLET

Je suis tout à fait d'accord. Je sais que la rénovation de la ligne, elle est utile, ça fait pratiquement 40 ans qu'il n'y a rien eu de fait dessus.

M. ROUSSEAU

Ce n'est pas vrai.

M. THILLET

En gros travaux.

M. ROUSSEAU

Non, non, absolument pas.

M. THILLET

Il faut donc reconnaître maintenant que nous retournons 40 ans en arrière avec une ligne rénovée, mais nous n'avons rien de plus.

M. SALIN

Vous ne pouvez pas dire que nous retournons 40 ans en arrière.

M. THILLET

Nous, c'est ce que nous constatons, c'est tout. D'accord, la vitesse des trains a peut-être augmenté un petit peu, le matériel a augmenté, mais nous n'avons pas un gain de temps très significatif ; nous n'avons même rien du tout. C'est pour cela que nous voulons une ligne nouvelle, nous voulons changer de système de transport.

Mme LARIVAILLE

Monsieur THILLET, nous avons compris. Est-ce qu'il y a encore des interventions ?

M. ROUMEGOUX

Si vous faites ce fameux projet qui me plaît de moins en moins, est-ce qu'on ne va pas nous expliquer qu'ensuite, pour aller de Paris à Poitiers, il y aura de l'encombrement, parce qu'on nous l'a fait pour la ligne POLT. POLT, à un moment donné, il y avait tellement d'encombrement que le train mettait tous les ans 10 minutes de plus. Est-ce que vous allez nous faire le coup entre Paris et Poitiers ?

M. SALIN

Donc, la question, c'est la capacité qu'aura la ligne entre Paris et Poitiers d'absorber les trafics ? C'est un problème puisqu'il y aura, dans quelques années, SEA et Bretagne – Pays de la Loire. Le problème, à la limite, n'est pas tellement à Poitiers ; le problème, il est sur le tronc commun. Nous allons avoir accumulation dans ce que l'on appelle la section Massy – Courtalin, c'est le tronc commun qui arrive sur Paris. Ça, c'est au jour d'aujourd'hui.

Dans quelques années, va être mis en place un nouveau système de signalisation qui s'appelle l'ERTMS qui permettra de gérer les niveaux de trafics cumulés de Bretagne - Pays de la Loire, de SEA.

La question se posait sur Poitiers – Limoges. Sur Poitiers – Limoges, pour éviter de venir remettre 11 TGV sur la ligne, l'option suivante a été prise, c'est de décider de coupler le plus possible, de coupler à Poitiers avec des TGV venant du Sud Est ou de La Rochelle. Ce qui fait que, dans 10 cas sur 11, les TGV qui viendront de Limoges se coupleront à Poitiers avec des TGV venant de Bordeaux ou de La Rochelle, ce qui fait que, en terme de sillon, ils ne prendront qu'un sillon puisque nous aurons 2 TGV l'un derrière l'autre ; 2 rames simples qui viendront s'accoler feront une rame multiple, ce qui explique que, à Poitiers, nous passons 10 minutes. L'arrêt à Poitiers est compté pour 10 minutes parce que, 10 minutes, c'est le temps qu'il faut pour coupler ou

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public découpler des TGV. Après, nous partons sur Paris avec 2 TGV l'un derrière l'autre, mais qui ne prennent qu'un sillon.

Il faut savoir que les Anglais, avec notre système TVM 430, arrivent à faire passer, je crois, 18 TGV. Le système ERTMS qui calcule l'espacement des trains permettra d'augmenter les capacités.

M. AGRAIN

La TVM 430, sur le réseau Atlantique, elle est en service.

M. SALIN

Oui.

M. AGRAIN

Vous savez très bien que nous faisons pression auprès des agents de conduite pour passer le fameux cul de sac à la sortie de Montparnasse pour aller prendre l'alimentation à 25.000. Pourquoi on fait pression ? Parce que nous sommes très serrés sur les sillons à l'heure actuelle, très serrés.

M. ROUSSEAU

Oui, mais nous allons développer.

M. AGRAIN

D'accord. L'ERTMS, c'est un moyen de pouvoir faire de l'interopérabilité grande vitesse entre plusieurs pays, mais ça n'améliore qu'à la marge les performances de la TVM 430, vous le savez très bien. Quand vous dites à Monsieur le Député qu'avec l'ERTMS, vous avez la solution miracle, j'ai des doutes à l'heure actuelle.

Ce que je sais, c'est que ce tronçon de ligne Ouest-Atlantique, il est très chargé, que si nous développons la ligne TGV Sud sur Toulouse et sur Hendaye, potentiellement, elle va être encore plus chargée et vous allez être à saturation.

M. SALIN

M. AGRAIN

Avec le système actuel et l'ERTMS ne vous apportera que très peu de souplesse de plus, vous le savez.

M. SALIN

Non. Sincèrement, je ne suis pas un spécialiste de l'ERTMS ; chez nous, il y a des spécialistes qui le sont et qui pourraient vous l'expliquer.

M. AGRAIN

Par rapport à la TVM 430, en capacité sur la ligne, vous allez gagner très peu. Ce que je veux dire, c'est que l'augmentation des circulations potentielles du Sud de l'Espagne par le barreau hendayais, l'augmentation de circulations prévisibles par le barreau Sud Toulouse, etc., feront que vous allez avoir des conflits de circulation que vous ne gèrerez pas par l'ERTMS et vous le savez très bien.

Là-dessus, vous y greffez, en plus, un barreau venant de Limoges. Moi, ça me va très bien tout ça, sauf que, là, je me retourne vers la SNCF et je sais comment elle fonctionne : qu'est-ce qu'elle privilégiera à un moment donné en matière de circulation par rapport à la rentabilité de ces circulations. Il y a fort à parier qu'on explique que Limoges, c'est sympa, mais que ce n'est pas potentiellement porteur et que, quand il y a des TGV pleins à faire venir du Sud de la France, c'est peut-être plus intéressant d'en faire venir de Limoges. Donc, d'ores et déjà, le limougeaud, il va être en capacité de développement relativement réduite. Ça, c'est le premier problème.

Le deuxième problème, à moins que la SNCF change de politique, ce qui se peut, mais, à l'heure actuelle, en tant que conducteur de Toulouse, nous avons des mises en unité multiple pour utiliser les sillons, comme vous dites, à Bordeaux, et nous avons des mises en unité multiples à Montpellier. On nous explique que ça, ce n'est pas la robustesse des roulements et ce n'est pas la garantie de faire circuler les trains à l'heure, donc que c'est à proscrire. Accordez vos violons encore une fois avec les dires de la SNCF, Monsieur SALIN.

M. ROUSSEAU

Là, vous parlez de couplages qui sont en dehors de la ligne à grande vitesse. Là, l'évolution qui va intervenir, c'est que RFF est engagé dans une démarche de cadencement de l'ensemble du réseau ; les études vont certainement commencer dès l'année prochaine sur Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, entre autres, ce qui vous démontre l'intérêt que nous avons par rapport au dispositif. Je crois que, là-dessus, il faut quand même reconnaître que, dans les réseaux où le cadencement est intervenu - je fais référence au réseau suisse - avec des équipements de signalisation identiques, nous faisons passer 30 % de trains en plus. Je suis désolé, j'aime bien les Cahors, le 23 novembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Suisses, mais je ne crois pas qu'il y ait un génie suisse à ce point-là extraordinaire. Le problème, c'est qu'il faut que, à travers le cadencement, nous trouvions des solutions, je parle en dehors des lignes à grande vitesse.

M. AGRAIN

Monsieur ROUSSEAU, vous pouvez vous engager de dire que vous ferez passer avec l'ERTMS, par rapport à ce qui circule à l'heure actuelle, 30 % de circulation supplémentaire et, avec 30 % de circulation supplémentaire, vous êtes très loin, mais très loin de répondre à la demande qui va émaner du Sud de la France par Hendaye, et du Sud de la France par Toulouse. Avec 30 %, vous êtes, excusez-moi, à la limite, ridicule en composition.

M. ROUSSEAU

J'ai parlé de 30 %, et du cadencement sur les lignes hors lignes à grande vitesse.

M. AGRAIN

Pour en finir, sur la robustesse des circulations qui ne souhaitent pas la mise en UM des rames TGV, ce n'est pas tellement par l'aspect technique des choses, c'est simplement parce que vous ne maîtrisez pas, en multipliant 2 rames qui viennent de 2 endroits différents, les aléas de circulation qui font que une rame sera peut-être obligée d'attendre celle qui aura touché un sanglier.

M. ROUSSEAU

Monsieur, il ne faut pas programmer la construction d'un outil technique en fonction du passage des sangliers, surtout que, sur les lignes à grande vitesse, il y a des clôtures, ils passent moins souvent.

M. AGRAIN

Vous savez très bien quand même que, à chaque fois que nous chopons un chevreuil ou un sanglier, ça nous cause des soucis, mais ce n'est pas le problème. Le problème est que quelque aléa de circulation que ce soit, quand vous allez mettre 2 rames qui viennent de 2 endroits différents ensemble... ou alors, je n'ai pas compris ce qu'on m'explique tous les jours où on nous dit « ça, ce n'est pas un signe de robustesse des circulations et c'est à proscrire ». Soit vous dites que je vous dis faux quand je vous retranscris ce que nos cadres traction nous préconisent au travers du montage des roulements, soit vous dites que je dis vrai.

M. ROUSSEAU

Le système est évolutif. Comme tout système, nous cherchons à le faire évoluer. D'ici l'horizon 2016, de toute façon, il faudra qu'on ait un pilotage différent d'un certain nombre de lignes, dans la mesure où il y aura certainement plusieurs transporteurs différents.

Mme LARIVAILLE

Monsieur PAMBOUTZOGLOU et puis, nous arrêtons ensuite.

M. PAMBOUTZOGLOU

Il y a une partie des réponses qui m'a été donnée par ce Monsieur. Vous dites que, sur les 10 rames, il y en aura 9 qui feront la jonction à Poitiers. J'avais posé la question « sur quelle circulation ? ». Dans un premier temps, vous m'avez dit « les rames qui viennent de Bordeaux ou de Paris ».

M. SALIN

Bordeaux ou La Rochelle.

M. PAMBOUTZOGLOU

Non, non, au départ, vous m'avez dit « de Bordeaux ou de Paris », dans les 2 sens. Je vous ai dit « elles sont déjà à rame multiple pour des raisons de rentabilité ». Vous apportez donc la réponse de dire « ça sera pour celle de La Rochelle ». A partir de là, moi, je me dis ceci : vous envisagez de financer à l'aide d'un partenaire privé. Le partenaire privé, sa rémunération, ça sera sur les péages. A partir de là, je voudrais savoir quel est l'accord que RFF qui, en principe, reçoit les péages d'infrastructure et qui ne les recevra pas sur cette ligne LGV, quel accord va-t-elle passer avec le partenaire privé pour savoir, selon lui, pour ses raisons de rentabilité, de retrouver rapidement son investissement, quelles sont les lignes qu'il va privilégier en terme de sillon ? Est-ce que ce sont celles qui feront, effectivement, Toulouse – Bordeaux – Paris ou est-ce que ce sont celles qui viendront de La Rochelle et celles qui viendront de Limoges ? Ce sont des questions auxquelles il faut répondre compte tenu du fait que le partenaire privé, il aura des exigences et ces exigences, nous, nous ne les connaissons pas. C'est donc un élément important sur lequel RFF doit apporter des réponses.

M. SALIN

Monsieur PAMBOUTZOGLOU, actuellement sur la concession, il n'y a pas encore eu d'appel d'offres. Je pense que les gens qui, à RFF, ont travaillé sur la question connaissent l'existence de Poitiers – Limoges et je pense que ce genre de question

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public sera abordé. C'est comme le financement, chaque chose en son temps. Nous en sommes actuellement à définir les contours de la concession. De savoir si c'est le train qui ira à Hendaye, ou celui qui s'arrêtera à Bordeaux, excusez-nous, au jour d'aujourd'hui, c'est un peu tôt pour le dire.

M. PAMBOUTZOGLOU

RFF doit pouvoir dire « j'assure l'égalité des différentes dessertes » ou alors, elle doit nous dire « nous serons amenés à céder un certain nombre d'exigences du partenaire privé pour parvenir à réaliser la chose ».

M. SALIN

Ou RFF pourra dire « je veux tel service, je veux que ça soit fait comme ça » et ça, RFF pourra le mettre et l'écrire noir sur blanc avec beaucoup plus de détails. Comprenez qu'aujourd'hui, il est peut-être un peu prématuré pour le dire.

M. PAMBOUTZOGLOU

Vous pouvez le dire dans le détail déjà parce que c'est, effectivement, la conception que RFF assignera à cette desserte.

M. SALIN

Oui, bien sûr.

M. THILLET

Combien il y a de rames simples qui viennent de La Rochelle et qui seraient couplées à Poitiers ?

M. ROUSSEAU

Hormis les fins de semaine, actuellement, et le problème des fins de semaine sera à traiter autrement, hormis les fins de semaine, 80 % des Poitiers – La Rochelle sont en unité simple.

M. THILLET

80 %, c'est un pourcentage. Ça donne combien de rames à peu près ?

M. ROUSSEAU

Il doit y avoir, je crois, une dizaine d'allers et retours par jour, ou 10 ou 11. Ça veut dire que ça fait de l'ordre de 8 circulations par sens.

Mme LARIVAILLE

Je pense que nous allons pouvoir clore, maintenant, le débat. Nous n'étions pas nombreux, mais je pense que c'était un bon débat. C'était vraiment l'occasion de s'exprimer et vous en avez bien profité. Merci à tous. L'ensemble de la réunion sera, bien entendu, retranscrite et vous pourrez la retrouver sur le site internet d'ici une dizaine de jours. Je vous signale qu'à la sortie, il doit y avoir de quoi vous désaltérer.