

Débat public
Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Guéret, le 18 septembre 2006

Réunion Territoriale

Participants :

CPDP : Pierrette LARIVAILLE ; M. ANDRAULT ; Mme FOURRIER

MAITRE D'OUVRAGE RFF : Hervé de TREGLODE ; Sylvestre SALIN ; Richard ROUSSEAU

INTERVENANTS :

M. VERGNIER, Député-Maire de Guéret ;
M. LOZACH, Président du Conseil Général de la Creuse ;
M. CANIAUX, Président d'ALTRO ;
M. GUERRIER, Maire de Saint Sulpice le Guérétois ;
M. DAMIENS, Maire adjoint de Guéret ;
M. DEXET, Conseiller Général Guéret Nord ;
M. TEISSEDRE, Adjoint au Maire de Guéret ;
Mme PEISSEL ; représentante de CODEGASS ;
M. MOREIGNE, Sénateur- Maire de Lupersat ;
Mme FRUCHON, Direction SNCF ;
M. RICHERT, Secrétaire CGT des Cheminots de la Creuse ;
M. THILLET, Président de l'association Berry-Limousin-Pyrénées ;
M. BREUIL, Conseil Général ;
M. FURET, Maire de La Souterraine ;
M. PHALIPPOU, Conseiller Municipal de Guéret ;
M. THEPIN ;
M. DEFAIX ;
M. COULON, élu local de Bourganeuf ;
M. PONS

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

Bonsoir. Bienvenue à cette réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de Ligne Grande Vitesse Poitiers – Limoges qui nous est proposé par Réseau ferré de France.

Je vais passer la parole à Monsieur Michel VERGNIER, Député-Maire de Guéret, qui nous reçoit dans ses locaux et à qui je vais demander de dire un petit mot.

M. VERGNIER – Député-Maire de Guéret

Juste un petit mot d'accueil, tout d'abord pour vous saluer, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président du Conseil Général, chers amis élus présents nombreux, Mesdames, Messieurs les chefs de service de l'Etat, Mesdames, Messieurs les responsables d'associations, de syndicats, Mesdames, Messieurs présents ici nombreux pour nous expliquer davantage la teneur de ce projet et, puisque nous sommes en Creuse, je dirais, citoyens et citoyennes de Creuse. Je pense qu'avec le débat qui est le nôtre ce soir, cela s'impose.

Quelques brefs propos puisque j'interviendrai un peu plus tard dans le débat. Je ne vais pas le lancer maintenant car nous avons une présentation et les choses se passeront après.

En tous les cas merci d'être à Guéret, dans cette salle, pour une réunion publique chargée d'éclaircir la réflexion sur ce projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges. Je pense que tout à l'heure, les interventions seront nombreuses. Je souhaite que le débat qui va s'engager soit franc ; il le sera tout en restant courtois, il le sera même si, vous vous en doutez, il sera sans doute dans notre département un peu passionné. Mais il s'agit de l'avenir des territoires et, – excusez-nous – plus particulièrement du nôtre, c'est-à-dire de la Creuse, dans lequel jour après jour, là où nous sommes, nous exerçons nos responsabilités avec une ambition réelle pour le territoire et nous passons beaucoup de temps.

Bien entendu, après la présentation qui va être faite, je ferai, si l'on m'en donne l'occasion, connaître mon point de vue, mais je tiens à dire que sur des projets qui vont venir dans le temps, nous travaillons pour la Creuse d'aujourd'hui beaucoup moins que pour la Creuse d'après, si vous voyez ce que je veux dire. Et que les réalisations dont nous allons parler, même si elles sont un peu éloignées dans le temps, ne nous éloignent pas de la réflexion sur ce que sera aujourd'hui et ce que va être le demain très proche du département de la Creuse.

Mais pardon, j'allais déjà rentrer dans le débat alors que je souhaite le faire un peu plus tard. Merci donc pour cette démarche participative, puisque j'ai lu avec beaucoup d'attention les documents qui nous ont été fournis. J'espère, Mesdames, Messieurs, que tout cela va éclairer la suite puisque la décision se prendra après les grands

débats publics. Je souhaite que ceux venus en Creuse n'ont pas eu trop de difficultés pour y arriver parce que cela pourrait devenir le cas. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur le Maire. Je vais vous donner quelques éléments concernant le déroulement de la réunion. Je présenterai très rapidement ce qu'est le débat public, ce que l'on en attend, les modalités de son organisation où je répondrai bien sûr à vos questions. Ensuite, le maître d'ouvrage nous présentera son projet, vous aurez la parole et il sera là pour répondre à vos interrogations.

Présentation du débat public

Mme LARIVAILLE

Pour commencer et particulièrement à l'adresse des personnes qui viennent pour la première fois à ce type de réunion en demandant aux autres de bien vouloir patienter, voici quelques précisions sur le débat public et ses modalités d'organisation.

Je vais essayer d'être brève, je compléterai le cas échéant en répondant à vos questions.

Le débat public prévu par la loi a pour objet de faire participer la population au processus d'élaboration des grands projets d'aménagement. Il se situe très à l'amont dans ce processus et intervient alors qu'aucune décision n'est prise. C'est un point tout à fait essentiel de notre débat d'aujourd'hui.

Cela signifie que le débat va porter sur l'ensemble du dossier, sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques. J'entends par caractéristiques la manière dont il serait réalisé au cas où il serait décidé.

Tous les projets d'aménagement ne font pas l'objet d'un débat public. C'est la Commission Nationale du Débat Public, qui est une autorité administrative indépendante, qui décide si tel ou tel projet va faire l'objet d'un débat public et ce, au vu des enjeux du projet en termes d'aménagement du territoire, en termes socio-économiques et environnementaux.

La Commission Nationale du Débat Public a ainsi décidé le 7 décembre dernier, sur saisine du maître d'ouvrage, que compte tenu de ses enjeux, le projet de création d'une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges devait faire l'objet d'un débat public. Elle a confié l'organisation et l'animation de ce débat à une Commission Particulière que j'ai l'honneur de présider, qui est composée de cinq membres, nommés par la Commission Nationale :

➤ Josette FOURRIER

- Michel ANDRAULT,
- André POINTUD,
- Michel PERIGORD
- Moi-même.

Notre mission est d'organiser le débat et de veiller à son bon déroulement. La Commission Particulière est indépendante, j'insiste sur le terme « indépendante ». Elle ne porte pas de jugement, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni sur aucun des avis exprimés. Ses membres adhèrent d'ailleurs à une charte déontologique qui met en avant un certain nombre de principes parmi lesquels les principes de neutralité, d'équité, de transparence.

Quels sont plus précisément les objectifs et les modalités du débat public ?

Le débat public constitue en quelque sorte un temps d'ouverture et de dialogue dont l'objectif final va être, à partir du recueil des différents points de vue exprimés par les uns et les autres, d'éclairer le maître d'ouvrage afin qu'il puisse prendre sa décision en toute connaissance de cause. Sa décision concerne les suites qu'il va donner à son projet : soit il le poursuit, soit il le modifie beaucoup ou pas beaucoup, soit il l'abandonne. La porte est donc entièrement ouverte.

Cela dit, pour pouvoir émettre un point de vue sur un projet, il faut naturellement être informé et avoir les moyens de s'exprimer. Vous pouvez le faire bien sûr dans le cadre du débat, en vous adressant à la Commission Particulière par courrier, par carte T, par Internet, etc., et en participant aux réunions publiques dont vous trouverez le calendrier dans le Journal du Débat.

Je rappelle que toutes les contributions écrites sont mises à la disposition de tous via le site Internet et que toutes les questions écrites recevront des réponses écrites. Les comptes-rendus intégraux des réunions publiques sont disponibles et mis sur le site dans les huit jours qui suivent la réunion. Le Journal du Débat, dont vous avez le premier numéro à l'entrée de la salle, rendra compte périodiquement de l'actualité du débat et de son déroulement.

Ce débat, qui a été ouvert le 1^{er} septembre, devrait se terminer le 18 décembre. A l'issue de ce débat, la Commission fera une retranscription fidèle de tout ce qui a été dit et écrit pendant ces trois mois et demi et la Commission Nationale en établira le bilan. Ceci devra être fait dans les deux mois qui suivent la fin des débats, c'est-à-dire que 18 février au plus tard, nous aurons remis notre compte-rendu.

Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois maximum pour faire connaître sa décision, c'est-à-dire que la décision sera connue au plus tard le 18 mai 2007.

Le débat public n'est évidemment pas un exercice très facile. Pour ce qui nous concerne, nous voulons forcément un débat constructif, ce qui implique la participation du plus grand nombre, ce qui implique aussi que tous ceux qui veulent s'exprimer puissent le faire, ce qui implique également que chacun fasse preuve d'une grande honnêteté vis-à-vis de l'information qu'il délivre.

Il ne faut pas que les divergences d'opinions constituent un obstacle au dialogue. Je souhaite naturellement que les différents points de vue puissent se confronter en toute liberté et en toute sérénité.

Un point important et pratique en ce qui concerne la réunion de ce soir et les échanges qui vont suivre : nous vous passerons bien entendu le micro mais je vous invite tout de même à poser vos questions par écrit. C'est sans doute une procédure plus équitable et surtout, toute intervention écrite est mise sur le site et toute réponse écrite appelle une réponse écrite.

Pour ceux qui s'exprimeront oralement, ils seront sûrement nombreux, je demanderai de parler très distinctement puisque l'ensemble de la réunion est enregistré. Je vous demanderai de bien vouloir vous présenter de façon à ce que l'on puisse mettre votre nom en clair dans le compte-rendu de la réunion.

Voilà donc ce que je souhaitais vous dire. Si vous avez des questions sur le débat public, son organisation, ses finalités, etc., je suis à votre disposition.

S'il n'y a pas de question, je passe immédiatement la parole aux représentants de RFF : Hervé De TREGLODE, Directeur Général Adjoint de RFF, Sylvestre SALIN, chef du projet débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges, Richard ROUSSEAU, Directeur régional Centre Limousin.

La réunion sera co-animée par Monsieur ANDRAULT et moi-même.

Intervention de RFF

M. SALIN – chef de projet débat public LGV Poitiers – Limoges

Madame la Présidente, merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. La présentation qui va suivre, d'une quinzaine de minutes environ, va s'articuler en deux parties. La première consistera à vous expliquer le pourquoi de ce projet et ce qu'il pourra apporter à la Creuse et à Guéret. Dans un deuxième temps, nous parlerons de façon plus précise du contenu du projet et de ses différentes options.

Tout d'abord un élément de cadrage important qu'il convient de rappeler et d'avoir à l'esprit : à l'horizon de 2016, la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique permettra de relier Paris à Bordeaux en 2h10. C'est un axe d'importance nationale et européenne. Avec la réalisation de cette ligne, la Grande Vitesse sera aux portes du Limousin mais ne desservira pas encore le Limousin.

Il convient de noter également qu'une région comme Midi Pyrénées et l'agglomération de Toulouse ont récemment fait le choix de se raccorder à cette Ligne à Grande Vitesse, au niveau de Bordeaux, pour assurer leur desserte vers Paris. Ainsi, à l'horizon de mise en œuvre de la LGV Bordeaux – Toulouse, Toulouse sera à 3h10 de Paris.

Il y a donc là un axe à grande vitesse, un réseau sur la façade atlantique, qui est en cours de réalisation. Le projet de Ligne à Grande Vitesse s'inscrit dans cette démarche globale de constitution d'un réseau sur la façade Atlantique.

Concrètement, qu'apporterait ce projet aux Limousins ? Quatre points importants.

Le premier est une amélioration de l'accessibilité de l'ensemble du Limousin à Paris et à l'Ile de France.

Le deuxième point, c'est accéder directement et rapidement à l'ensemble des métropoles nationales et même européennes desservies par la Grande Vitesse.

Le troisième point, plus régional, consisterait à renforcer les relations entre les deux capitales régionales que sont Poitiers d'un côté et Limoges de l'autre.

Le quatrième point est d'accompagner le mouvement d'ouverture, la volonté d'ouverture exprimée par le Limousin sur la façade atlantique.

Ces quatre points ont récemment été réaffirmés soit par des élus soit par des acteurs du monde socio-économiques au cours des trois réunions qui ont précédé celle-ci dans le cadre du débat public.

Concernant la Creuse plus particulièrement, ce projet permettra une augmentation des possibilités d'accès à Paris et à l'Ile de France. Il permettra également d'améliorer l'accessibilité à la façade atlantique et au réseau à Grande Vitesse d'une manière générale.

Plus précisément, actuellement, pour aller de Guéret à Paris, le chemin le plus court en temps et le plus facile est de passer par La Souterraine. Il existe également des possibilités de passer par Limoges mais qui sont moins utilisées. A l'horizon du projet, avec sa mise en service, Guéret pourra bénéficier d'un gain de temps relativement significatif puisqu'il sera possible en accédant à Limoges de pouvoir faire Guéret – Paris en 3h10 environ contre 3h30 actuellement et, avec la mise en place d'un réseau de correspondance sur Limoges, de pouvoir bénéficier de onze allers-retours par jour.

Le deuxième élément est qu'on observera un gain de temps qui sera surtout bénéficiaire pour le sud du département. C'est-à-dire qu'avec cette Ligne à Grande Vitesse, Limoges va devenir en quelque sorte la deuxième porte, après La Souterraine, d'accès de la Creuse sur l'Ile de France et Paris.

Autre point, l'amélioration de l'accessibilité à la façade atlantique et au réseau à Grande Vitesse. Une fois que l'on arrive à Poitiers, on a toutes les possibilités de connexion vers le réseau du nord de la France, donc Roissy et sa plate-forme aéroportuaire, mais également Lille voire Londres et Bruxelles et, dans quelques années, Strasbourg, avec la mise en œuvre de la LGV Est-européenne.

On pourra aussi bénéficier de l'ensemble des connexions sur Bordeaux et l'Espagne mais aussi sur la façade atlantique vers La Rochelle.

Concrètement, c'est un projet qui offre la possibilité d'un double accès à Paris et d'un accès à la grande vitesse ferroviaire. Mais, il ne faut pas se le cacher, c'est un service

dont la performance sera liée à la politique de rabattement sur Limoges d'une part, mais également sur Guéret.

Concernant le projet en lui-même, la deuxième partie de mon propos. Il s'articule autour de deux points. Le premier, c'est de desservir les gares de Poitiers et de Limoges en gare centre, c'est-à-dire Poitiers d'un côté et Limoges-Bénédictins, et de permettre de faire un Limoges – Paris en deux heures.

Pourquoi desservir les gares de Limoges-Bénédictins et Poitiers ? Il faut savoir que ce projet de LGV se connectera à ses extrémités sur le réseau classique et ce, pour deux raisons. La première, c'est de pouvoir desservir les gares de Limoges et de Poitiers, et de bénéficier de l'ensemble des réseaux qui y sont associés, TER mais aussi bus et cars départementaux. Cette solution permet aussi d'éviter d'avoir à créer, dans des zones déjà assez denses ou en voie d'urbanisation, des sections de ligne nouvelle.

Concernant le fait de faire Paris – Limoges en deux heures, dans quelques années, avec la mise en place du réseau que nous avons évoqué, Toulouse sera à 3h10 de Paris, Bordeaux à 2h10, avec la mise en œuvre de la LGV Bretagne Pays de Loire, Nantes sera à 2 heures de Paris, Rennes à 1h30, Tours est déjà à moins de 55 minutes. Deux heures nous a paru un temps objectif, adapté pour Limoges.

Concernant le projet, trois options sont présentées au débat public.

- L'option nord prend le parti de venir se connecter le plus rapidement possible sur la ligne Poitiers – Limoges – Toulouse, en essayant de viser le temps objectif de deux heures.

Cette option, d'une longueur totale de 150 kilomètres, nécessiterait la création de 100 kilomètres de ligne nouvelle, ce qui impliquerait un coût de l'ordre de 1,15 milliard d'euros.

Cette option permettrait de faire Limoges – Paris en deux heures mais également Poitiers – Limoges en 45 minutes.

- La deuxième option qui a été étudiée est l'option centre, dont le parti est d'utiliser le couloir des infrastructures qui existe déjà. C'est la solution la plus directe en termes de longueur puis sa longueur totale serait de 125 kilomètres mais elle nécessiterait la création de 115 kilomètres de ligne nouvelle, d'où son coût de 1,3 milliard d'euros.

Mais, parallèlement, c'est l'option qui permettra les meilleurs temps de parcours puisque dans ce cas de figure, on pourrait envisager Limoges – Paris en 1h50 et Poitiers – Limoges en 35 minutes environ. Quant à une relation comme Paris – Brive, elle pourrait être effectuée en 2h50.

- La troisième option est l'option dite sud qui prend un parti différent, celui d'utiliser au maximum la ligne Sud Europe Atlantique et, au niveau de Ruffec, d'obliquer vers Limoges pour venir se raccorder au niveau de Limoges par la ligne actuelle Angoulême – Limoges.

D'un point de vue kilométrage, c'est l'option la plus longue mais elle ne nécessiterait que 90 kilomètres de création de ligne nouvelle pour un coût estimé de l'ordre de 1,15 milliard d'euros, coût similaire à celui de l'option nord.

En termes de trafic et en termes de temps de parcours, les caractéristiques seraient similaires à celles de l'option nord, soit Paris – Limoges en 2 heures, Paris – Brive en 3 heures et la possibilité d'effectuer Limoges – Poitiers en 45 minutes.

Si je devais résumer mon propos, je présenterais ce projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges comme un projet qui, grâce aux complémentarités entre les différents réseaux, notamment le réseau TER, renforcerait l'accessibilité de la Creuse à Paris en offrant une deuxième possibilité ainsi qu'une possibilité de se connecter sur la façade Atlantique et sur le réseau à Grande Vitesse qui est en train de se créer actuellement.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. J'ai déjà trois demandes d'intervention. Monsieur le Maire ne l'a pas fait par écrit mais j'ai cru comprendre lors de son introduction qu'il avait l'intervention d'intervenir. Je vais donc lui céder la parole.

Débat avec la salle

M. VERGNIER

Merci Madame la Présidente. Je suis persuadé qu'il y aura davantage d'interventions.

Merci, Monsieur SALIN, de la démonstration que vous venez de nous faire, mais elle appelle de ma part quelques remarques, d'abord sur les temps que vous évoquez.

En indiquant que vous mettez à 3h10 de Paris, vous nous faites donc perdre 25 minutes. Aujourd'hui, on va de La Souterraine à Paris en 2h30. A moins que le car mette beaucoup plus de temps, je pense qu'il y a une erreur dans le calcul ; on ne gagne pas de temps, on en perd. C'est quelqu'un qui prend le train chaque semaine pour rejoindre Paris qui vous le dit. Cela est facilement vérifiable : La Souterraine – Paris, 2h30, le bus, 20 minutes, nous sommes autour de 2h50. Vous évoquez 3h10. Je pense donc qu'il y a là une progression à l'envers.

Ensuite, je voudrais vous dire que si nous sommes aujourd'hui quelque peu en colère mais quelque peu modéré, comme vous le remarquez, c'est que - puisque vous représentez RFF –vous signiez, il y a quelque temps, un contrat avec l'Etat, avec un certain nombre de régions, pour améliorer une ligne, Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, qui devait effectivement apporter un gain de temps important par rapport à

Creuse. Qu'il y avait donc eu là un contrat signé, avec des engagements précis, notamment financiers, pris par la région.

Qu'en est-il ? Où en sommes-nous de ce projet ? Pourquoi faire un autre projet alors que ceux qui étaient dans les *tuyaux* ne sont toujours pas réalisés ? On me dit qu'ils seraient abandonnés. Ce qui veut dire pour moi : lorsqu'on prépare les choses en amont, comme on est en train de le faire, quelles sont les garanties que ce qu'on est en train de discuter aujourd'hui ne sera pas abandonné ?

Quand on veut être sérieux, il faut que les contrats soient tenus. Je crois encore aux signatures qui sont passées, entre la SNCF, RFF, l'Etat, les régions. Pour moi une signature a valeur d'engagement ferme, d'autant plus que les financements étaient mobilisés, notamment en ce qui concerne les régions.

Il n'est pas question pour nous de dire que ce qui mettrait Limoges plus près de Poitiers et plus près de Paris est quelque chose que nous ne regardons pas. Mais je suis au regret de vous dire que vous éloignez la Creuse et Guéret, vous ne les rapprochez pas, ou alors il faudra trouver d'autres solutions pour aller plus vite à Limoges, peut-être en avez-vous à nous proposer. Pour que nous puissions regarder ce projet tranquillement, nous mettons bien entendu en préalable la réalisation de ce que nous avons demandé, c'est-à-dire le POLT, puisque tout le monde sait ce dont il s'agit. Nous voulons là-dessus vous entendre pour nous dire ce que deviendra le POLT dans ce cas de figure.

Faisons d'abord ce que nous avons dit que nous devons faire avant de discuter d'un autre projet. Si c'est encore plus difficile, proposez-nous une piste cyclable pour la Creuse ou une voie romaine où les diligences pourraient repasser. Ce serait peut-être la solution.

Je fais un peu d'humour mais franchement, si vous voulez nous montrer que la Creuse n'est pas oubliée dans cette affaire, vous aurez du mal.

Mme LARIVAILLE

Monsieur LOZACH, intervenez-vous sur le même sujet ?

M. LOZACH – Président du Conseil Général de la Creuse, Vice-Président du Conseil Régional, Région Limousin.

Bien sûr. Je ne pense pas être en contradiction avec ce que vient de dire le Député-Maire de Guéret.

D'abord merci pour l'organisation du débat, Madame la Présidente, Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs.

Je ferai deux ou trois observations à caractère général ou généraliste avant d'entrer dans le vif du sujet.

- La première observation est que défendre une certaine vision de la desserte ferroviaire du territoire national, c'est défendre une certaine vision de l'aménagement du territoire dans notre pays. Le terme a été employé tout à l'heure de façon peut-être un peu trop rapide, « aménagement du territoire », mais c'est bien de cela dont il s'agit.

Je veux dire par là qu'en ce qui concerne cette desserte ferroviaire, si on se limite à choisir un certain nombre d'axes, un certain nombre de lignes, un certain nombre de colonnes vertébrales, sur lequel on vient greffer certaines arêtes, par exemple le barreau TGV Poitiers – Limoges, c'est une vision de la desserte ferroviaire qui renvoie à une vision de l'aménagement du territoire qui ne dessert que des villes, fussent-elles, c'est vrai, des capitales régionales. Mais c'est une vision qui ne dessert pas des territoires, qui ne dessert pas des régions, qui ne dessert pas des espaces. C'est la différence entre un accent mis sur une liaison et un accent mis simplement sur un barreau ou sur un tronçon.

Ceci était ma première observation et c'est, je crois, une vision de l'aménagement du territoire qui tourne le dos à certaines solidarités territoriales, à toute péréquation financière, car derrière ces infrastructures, il est bien évidemment question de masses financières importantes.

- La deuxième observation c'est que je doute – mais je doute peut-être trop – malgré l'organisation de ce débat, sa bonne préparation, toute une documentation qui nous a été communiquée, je doute encore de la volonté réelle des pouvoirs publics de réaliser ce barreau TGV Poitiers – Limoges. Sinon, pourquoi n'est-il pas encore inscrit sur le Schéma Directeur des Lignes à Grande Vitesse de notre pays ? Ce que d'ailleurs le Président de la République lui-même a demandé. Si mes souvenirs sont bons, c'était lors de la cérémonie des vœux à Tulle au mois de janvier dernier.

Je reste donc encore très sceptique sur la volonté réelle des pouvoirs publics de mener à terme ce projet.

- La troisième observation à caractère général par rapport au débat de ce soir ici, à Guéret, c'est que la position, me semble-t-il, qui consisterait à dire « notre seule préoccupation c'est le barreau TGV Poitiers – Limoges » sans se soucier du reste – je vais définir tout à l'heure ce que j'entends par *le reste* – veut dire politiquement défendre une position qui condamnerait à terme et la gare de Guéret et la gare de La Souterraine.

Je ne suis pas en train de dramatiser à outrance les choses parce que vous savez qu'il existe des départements où il n'y a pas de gare en activité. Cela existe ! Par exemple l'Ardèche. Ce serait donc tirer un trait total sur le désenclavement ferroviaire de ce département.

Je dis « sans se soucier du reste », le reste, je vais y venir, c'est notamment l'axe historique, l'axe POLT Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, sur lequel se trouve un certain nombre de gares, notamment La Souterraine ; on pourrait parler aussi de Saint-Sébastien. La Souterraine est une gare dont la fréquentation est en

augmentation et sur laquelle est envisagée la réalisation d'un pôle multimodal avec un certain nombre de financements publics.

Le reste, c'est bien sûr la liaison transversale Bordeaux Lyon et, derrière celle-ci, il y a aussi des liaisons infra régionales. Je pense notamment à la liaison entre la capitale régionale et la ville préfecture, Guéret.

Je voudrais dire trois choses car je n'aurai certainement pas l'occasion de reprendre la parole dans le débat.

- La première, c'est que desservir Limoges avec un TGV, pourquoi pas ? Je ne veux pas apparaître comme un obstacle ou comme un opposant à la desserte de la métropole régionale par un train à grande vitesse. On sait très bien d'ailleurs que les territoires qui n'ont pas d'autoroute, pas de train à grande vitesse et pas de desserte en Internet à très haut débit sont des territoires très lourdement pénalisés dans la compétition qui existe entre les régions.

Mais bien évidemment sous réserve qu'un certain nombre d'incertitudes en particulier, soit levé. Par exemple le financement. Pour l'instant, on a simplement donné des chiffres. Si la région Limousin est desservie par le TGV, elle sera, peut-être avec la région Auvergne, l'une des dernières régions de France à être desservie par un TGV, même s'il existe ici ou là un certain nombre de régions avec des Lignes à Grande Vitesse sur lesquelles les TGV passent mais à une vitesse normale - Haute Normandie, Basse Normandie.

Le Limousin, région parmi les plus pauvres de France, va être une des dernières régions à être desservie par le TGV. J'ai dit très clairement que je trouverais indécent que l'on vienne demander de l'argent aux collectivités locales et territoriales alors que des régions beaucoup plus riches que le Limousin ont été desservies par TGV de nombreuses années avant lui et sans que l'on vienne solliciter les collectivités locales et territoriales. Exemple : le TGV Méditerranée.

Ceci était la première observation.

- La deuxième est la suivante : un TGV pour Limoges, j'ai dit « pourquoi pas ? », mais je rejoins tout à fait l'intervention de Michel VERGNIER, à condition qu'un préalable soit effectivement respecté. Ce préalable concerne l'axe historique, la ligne Paris - Orléans - Limoges - Toulouse. C'est un préalable fondamental pour l'avenir de la gare de La Souterraine qui ne dessert d'ailleurs pas seulement le département de la Creuse.

Quel est ce préalable ? Que soit respectés les engagements de RFF quant à la modernisation de l'infrastructure entre Paris et Brive et que soient mises en service - c'est une demande forte de la région Limousin - sur cet axe entre Brive, Limoges, La Souterraine, Roissy, des rames TGV afin notamment de permettre cette interconnexion avec le réseau européen des Lignes à Grande Vitesse en direction de Lille dans un premier temps, de Strasbourg dans un deuxième temps.

Cela est possible, vous le savez très bien, et c'est possible dès l'année 2007. Bien évidemment, dans des conditions financières raisonnables pour les régions traversées,

la Région Centre et la Région Limousin. Vous savez que c'est une condition exprimée avec beaucoup de force par le Conseil Régional du Limousin.

Et bien évidemment, ce préalable concerne aussi la relance, la réactivation des études sur la technique du pendulaire. Technique du pendulaire qui nous avait été proposée d'ailleurs par la SNCF il y a une dizaine d'années. Technique du pendulaire qui permettrait de gagner énormément de temps sur cet axe historique Paris – Orléans – Limoges – Toulouse. Une technique qui serait bonne, d'après un CIADT, pour la Bretagne et les Pays de la Loire, mais qui ne le serait pas pour la région Limousin. C'est assez curieux ! Des trains pendulaires, très nombreux, circulent dans des pays comme la Suisse ou l'Italie, et sont fabriqués d'ailleurs par des entreprises françaises même si elles se trouvent en Italie, en l'occurrence Alstom.

Voilà ce qui, à mon avis, constitue le préalable à toute étude envisageant très sérieusement la réalisation du barreau TGV qui, je le rappelle, est quand même un projet à 2016, 2018, 2020.

- Enfin, troisième et dernière observation : nous sommes ici, à Guéret, et dans vos plaquettes, vous parlez beaucoup d'aménagement du territoire. Nous sommes dans une période de discussion, de négociation dans le cadre des futurs CPER, Contrats de Projet Etat Région pour la période 2007-2013.

Je demande - à Monsieur le Préfet dont je suis persuadé qu'il va se faire notre interlocuteur auprès de Monsieur le Préfet de Région - que dans le cadre de ce CPER, soit mise à l'étude l'électrification de la ligne entre Guéret et Saint Sulpice Laurière afin que soit envisagé sur cette ligne le passage d'un certain nombre de rames TGV. Je crois que c'est tout à fait possible, tout à fait réaliste. En tout cas, une étude sérieuse avec notamment un rapport entre les coûts et les avantages doit être faite, et doit être faite, me semble-t-il, rapidement.

Nous attendons dans ce département une initiative forte de l'Etat - je ne vais pas revenir sur le débat sur la défense des services publics. Je crois que là, à moyen terme, l'Etat aurait justement l'opportunité de faire un geste fort, un acte fort en direction de ce département.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur LOZACH.

Je voudrais lire un certain nombre de questions posées par la salle et se rapportant absolument au même sujet.

- De Monsieur Gilbert PERROT. *Quel avenir pour la Creuse avec ce projet ? Le gouvernement abandonne le projet POLT et maintenant abandonne la Creuse.*
- De Monsieur Jacques GAILLARD. *En termes d'aménagement du territoire, que deviendrait la ligne POLT ?*

- De Monsieur Jean Maurice PRUDAUT. *Que devient le désenclavement de la Creuse ?*
- De Monsieur David DAROUSSIN. *Pensez-vous que le barreau seul est adapté aux habitants du sud de la Creuse ? Quelles solutions comptent proposer RFF et la SNCF pour pallier ce désenclavement ?*

Voilà donc toutes les questions que nous avons reçues concernant ce que j'appellerais entre guillemets l'aménagement du territoire. Monsieur De TREGLODE ou Monsieur SALIN, souhaitez-vous répondre ?

M. De TREGLODE – Directeur Général Adjoint de RFF

Je vais dire quelques mots sur le projet POLT pour répondre à Monsieur le Maire qui souhaitait certaines informations.

Je rappelle que POLT n'est pas le nom de la ligne mais le nom du projet pendulaire. Il s'agissait d'une étude qui consistait à faire circuler cinq rames pendulaires sur la ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse.

A la suite des études qui avaient été réalisées ou d'une partie de ces études, le gouvernement a décidé, lors de la séance du CIADT du 18 décembre 2003, de ne pas poursuivre ces études au vu des résultats obtenus qui résultent de conditions de rentabilité très insatisfaisantes, en raison du parc de TGV pendulaires qui seraient mis en service. Il s'agit d'un parc de six rames qui engendreraient des coûts très élevés et une fiabilité d'exploitation très mauvaise car avec un parc aussi petit, il suffit qu'une rame soit indisponible pour que la circulation ne puisse pas être faite.

Le gouvernement a donc pris cette décision en décembre 2003 mais dans le même temps, il a décidé de poursuivre les opérations de modernisation de la ligne. C'est ainsi que RFF est en train d'engager un programme de modernisation de 265 millions d'euros sur la ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, ainsi que des modernisations, en particulier dans l'Indre, des suppressions de passages à niveau qui permettront, sur certaines parties, d'augmenter la vitesse.

Un dernier mot sur ce sujet, ce projet POLT est très différent du projet soumis au débat public. Le projet POLT aurait permis de gagner au mieux 16 minutes entre Paris et Limoges. Il ne permettait donc absolument pas de mettre Limoges à deux heures de Paris, ce qui est l'objet du projet qui est soumis au débat public.

Par ailleurs, le nombre de trains pendulaires, conformément à ce projet, aurait été beaucoup plus faible que ce qui est envisagé dans le projet actuel, puisqu'il y aurait eu cinq rames pendulaires entre Limoges et Paris, contre onze TGV qu'il est prévu de mettre en place sur le projet de ligne nouvelle Poitiers – Limoges.

Enfin, le projet POLT ne permettait pas cet accès au réseau français et européen à Grande Vitesse dont nous avons parlé dans l'exposé.

M. SALIN

J'évoquais un temps de parcours entre Guéret et Paris sur la base des données issues des horaires SNCF. Je regarderai s'il y a une erreur dans ce que nous avons fait. Mais nous avons un Guéret – Paris en meilleur temps de 3h30. Il y a peut-être un peu moins dans le sens impair, je parlais du départ à Guéret.

(Intervention de la salle hors micro)

M. CANIAUX – Président d'ALTRO

Pour la petite histoire, en effet, il y a trois ou quatre horaires Guéret – Paris aujourd'hui. C'est 3h30, 3h39, 3h48 et 3h57 ; dans l'autre sens, c'est-à-dire Paris – Guéret, c'est : 3h26, 3h32, 3h29, 3h52.

M. De TREGLODE

La confusion vient du fait qu'on parlait parfois de La Souterraine et parfois de Guéret. Les temps de parcours donnés par Monsieur SALIN pour Guéret étaient de 3h30 environ pour la situation actuelle et 3h10 pour la situation future.

M. SALIN

Avec une section TGV Limoges – Paris en deux heures, un trajet d'une heure pour faire Guéret – Limoges, et ce qu'on appelle un temps de sécurité de dix minutes, soit environ 3h10.

Concernant le prix du billet, ce n'est pas RFF qui le fixe. Il est trop tôt pour en parler mais je voudrais simplement donner un exemple. Si vous faites Paris – Toulouse, la première option, l'axe central, en passant par Limoges, coûte 70 euros. Si vous faites Paris – Toulouse en passant par Bordeaux, cela coûte 78 euros.

On voit qu'il y a surcoût mais il faut savoir que lorsqu'on passe par Limoges, on met environ 6h20 et si l'on passe par Bordeaux, on ne met que 5h15. On gagne donc environ une heure. Il y a surcoût, on ne peut pas le nier, mais il n'est pas proportionnel au nombre de kilomètres, loin s'en faut.

M. CANIAUX

Je reviens sur Guéret et comme l'a dit quelqu'un précédemment, il faut vraiment améliorer la ligne Limoges – Guéret. S'il n'y avait pas le rebroussement à Saint – Sulpice- Laurière, on arriverait à 50 minutes. Est-ce qu'on peut envisager une amélioration du temps de parcours Limoges – Guéret ?

M. De TREGLODE

L'amélioration du temps de parcours peut se faire notamment, vous avez raison, par la suppression du rebroussement que vous avez envisagé et qui permettrait de gagner six ou sept minutes. C'est un investissement qui est envisageable, possible. C'est quelque chose qui pourrait être étudié dans le cadre du projet ou dans le cadre du CPER, si je peux me permettre de faire une suggestion.

M. GUERRIER – Maire de Saint Sulpice Le Guéretois, Conseiller Régional, Région Limousin

J'ai vraiment l'impression qu'on est en train d'amuser la galerie ! Vous nous dites qu'il est possible de faire le rebroussement au niveau de Saint Sulpice Laurière. Cette ligne existe depuis très longtemps, c'est l'une des plus anciennes parmi celles qui traversent le département. Son gain actuel est de faire le trajet entre Bordeaux et Lyon en une heure de plus qu'elle ne le faisait il y a vingt ans. C'est effectivement un acte de progrès très important.

Vous nous annoncez maintenant que dans quinze ou vingt ans, pour aller à Paris, on passera à Poitiers, et Limoges au départ, avec un trajet allongé de 200 à 300 kilomètres. Cela alors que l'on sait que dans les prochaines décennies, on aura un problème majeur en termes d'énergie et qu'on sera amené à étudier avec le plus grand sérieux les économies d'énergie sur les transports.

Rallonger - presque doubler - le trajet entre la Creuse et Paris, qui est, malgré tout, qu'on le veuille ou non, l'une des destinations principales des Creusois, c'est vraiment avoir une notion de l'aménagement du territoire et du développement durable à une vue très raccourcie.

Depuis plus de vingt ans, on nous amuse sur la Grande Vitesse au niveau de la Creuse. Il y a d'abord eu un projet de TGV, qui avait été validé, avec le fameux Y renversé, et qui permettait à l'ensemble du Massif Central, y compris la partie auvergnate, de se trouver à des distances de Paris tout à fait raisonnables.

Ce projet a été abandonné, soi-disant parce qu'il coûtait trop cher ou qu'il y avait des économies à faire. On nous a proposé une mesure d'attente : le POLT pendulaire. Ce n'était pas l'aménagement définitif de la Grande Vitesse pour le Massif Central mais une mesure d'attente qui devrait circuler aujourd'hui si des décisions politiciennes n'avaient pas été prises par Monsieur RAFFARIN et Madame CHIRAC pour retarder ce projet.

Nous sommes clairement dans des positions de report de responsabilités, de semer le trouble. On nous amuse avec des temps de parcours à cinq minutes près entre Guéret, La Souterraine, Saint-Sulpice-Laurière, mais la réalité, c'est que personne, au niveau du gouvernement actuel, ne veut que le Limousin et le Centre soient desservis par la Grande Vitesse. On a voulu punir les trois régions qui n'étaient pas, en 2003, dans la majorité gouvernementale du moment. Je crois qu'il est inutile qu'on nous amuse plus longtemps sur un projet comme ceci.

M. DAMIENS – Adjoint au Maire de Guéret , Vice-président du Conseil Régional, Région Limousin

Je voudrais d'abord remercier la tenue de ce débat public. Je pense que c'est important.

Cela dit, je ne voudrais pas me retrouver, dans vingt ans, dans un nouveau débat public où on essaiera de discuter de quelle est la meilleure ligne pour arriver en Limousin et pour arriver en Creuse.

On le constate aujourd'hui notamment sur Bordeaux – Lyon, mais aussi sur Paris. Michel VERGNIER disait qu'il ne faudrait pas faire ce trajet en char à bœufs, mais cela va bientôt être le cas car, alors qu'on est dans une ère moderne, on régresse sur le temps de parcours, que ce soit en est-ouest ou en nord-sud. Je crois que cela est vraiment inadmissible. On n'entretient pas les lignes comme il faudrait le faire et on ne met pas le matériel nécessaire notamment sur les grandes lignes.

Par contre, je voudrais pointer les efforts réalisés depuis des années par le Conseil Régional qui a voulu un réseau accessible pour tous sur le territoire du Limousin.

Le Conseil Régional paie des automoteurs qui sont obligés de rouler aujourd'hui à une vitesse plus réduite parce que le réseau n'est pas suffisamment entretenu.

Le Conseil Régional a décidé de financer la rénovation de la ligne Limoges – Poitiers. On parle du TGV mais une ligne existe !

La Région s'est engagée également, avec d'autres régions, sur la nécessité de la ligne Bordeaux-Lyon et sur le POLT.

Malgré toutes ces décisions sur le sujet – décisions de séances plénières du Conseil Régional, sans parler des autres collectivités – on met tout cela de côté aujourd'hui et on revient sur un nouvel équipement qui n'était pas du tout prévu au départ dans les discussions.

Je crois qu'il y a urgence à considérer de façon sérieuse le problème des transports. Le Limousin a besoin très vite de liaisons rapides, efficaces et confortables et non de débats un peu nébuleux.

Pour avoir eu des discussions avec des gens du Limousin, je voudrais rappeler qu'il s'agit bien d'un débat public et non d'une enquête publique. Il faut le rappeler mais, dans l'esprit des gens, bien souvent, on va faire Limoges – Poitiers. Beaucoup en ont assez d'attendre et se disent « si c'est Limoges –Poitiers, tant pis, mais au moins ce sera réalisé ».

Ce n'est pas du tout le cas. La décision n'est pas prise, vous l'avez rappelé. Il s'agit d'un débat public et non pas d'une enquête publique.

A nouveau, on est en train de discuter ; prenons des décisions rapidement.

S'agissant de la ligne POLT, dont il était question récemment, la plus directe vers Paris et traversant les différentes régions, elle avait été validée au travers de différentes

réunions avec des élus, des responsables techniques, la SNCF. Il était prévu une rénovation des voies, un matériel : le pendulaire.

Le pendulaire est en circulation en Bretagne et en Italie. Il s'agit d'un matériel fiable et, pour des raisons obscures, on a décidé l'abandon de ce projet qui était particulièrement avancé en favorisant ce barreau Limoges – Poitiers, très coûteux, qui abandonne complètement le département de la Creuse. Ce n'est pas du tout un aménagement du territoire et c'est tout l'intérieur du centre de la France qui est abandonné.

A supposer que cette ligne se réalise – moi aussi, je suis très sceptique – il faudrait organiser les rabattements vers Limoges. Le responsable de RFF a insisté à plusieurs reprises sur la complémentarité avec les TER. C'est vrai, mais qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que les contribuables du Limousin devront en plus de payer le TGV, payer des lignes régionales pour des rabattements efficaces vers la ligne TGV. comme la téléphonie mobile, comme le haut débit, on demande à nouveau aux contribuables du Limousin de mettre la main à la poche pour avoir des services publics performants.

Par ailleurs, j'aimerais moi aussi avoir des réponses précises sur le plan du financement de barreau, le délai de réalisation. A quand le premier coup de pioche ? A quand la mise en service de cette ligne ?

Je suis allé sur le site de RFF qui consacre une page à la Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges. A la fin de cette base, j'ai lu quelques phrases qui m'ont interpellé.

Programme d'avancement : « *Sous certaines conditions, la mise en service de la future Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges pourrait être envisagée de manière concomitante à celle de la Ligne Grande Vitesse en 2016* ».

« Sous certaines conditions » : je ne sais pas si vous avez des réponses sur la question mais cela m'inquiète.

En conclusion, je dirais qu'on ne peut pas se satisfaire d'une proposition TGV qui ignore la plus grande partie du territoire du Limousin. Toute la Creuse est ignorée. Nous ne pouvons pas nous satisfaire non plus d'un nouveau projet qui remet aux calendes grecques la desserte du Limousin alors qu'il existait un projet patiemment élaboré et validé par l'Etat, par les régions, par RFF, jusqu'en décembre 2003. Tout à coup, en décembre 2003, un CIADT met une croix sur ce projet et balaie d'un revers de main tout le travail qui avait été réalisé et qui pouvait se mettre en place dès aujourd'hui.

Mme LARIVAILLE

Merci. Je pense que l'on peut laisser RFF répondre, au moins sur les problèmes de financement.

M. SALIN

Concernant le TGV pendulaire en Bretagne que vous évoquez, aujourd'hui, ce n'est qu'un principe et c'est un matériel qui n'existe pas. Il s'agit d'un TGV qui devrait pouvoir rouler à 320 Kms / heure sur des Lignes à Grande Vitesse puis à 220 Kms / heure sur des lignes classiques. Aujourd'hui, ce matériel n'existe pas. En Bretagne, c'est un principe, une idée qui est à l'étude.

Concernant la phrase que vous venez de citer et provenant du site de RRF, que signifie « sous certaines conditions » ? Cela signifie qu'un processus de réalisation d'une LGV est un processus normé, obéissant à certaines étapes qui ne sont pas de la volonté de RRF et qui sont inscrites dans la loi. Un certain nombre d'études doit être fait, des décisions ministérielles doivent être prises, une enquête publique doit être menée.

Pourquoi dit-on « sous certaines conditions concernant les études » ? La phase d'études, sur ce type de projets, est de six à huit ans ; elle pourrait être plutôt de six si on arrivait à modifier certains enchaînements, c'est-à-dire à mener des études en parallèle plutôt qu'en séquentiel, à anticiper certaines phases d'études par rapport à d'autres.

Pourquoi dit-on « sous certaines conditions concernant la réalisation » ? Parce que nous avons, dans le cas du projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges, un linéaire relativement limité, de l'ordre d'une centaine de kilomètres. Si on le scindait en deux parties – je ne parle pas de phasage mais de lot, c'est-à-dire mener en parallèle deux sections, deux fois 50 kilomètres – on pourrait avoir des temps de réalisation des travaux de quatre ans voire de trois ans. En deçà, ce ne serait pas réaliste.

Voilà donc ce que signifie « sous certaines conditions » : pouvoir anticiper certaines phases d'études, aménager les temps et les séquences des études les unes par rapport aux autres et pouvoir faire des travaux sur trois à quatre ans.

Concernant le financement, Monsieur De TREGLODE peut peut-être répondre.

M. De TREGLODE

Concernant l'énergie, il a été fait remarquer que le trajet était plus long en passant par Limoges et consommait donc plus d'énergie.

Le trajet par Limoges se ferait entièrement en train, ce qui est un premier élément à avoir à l'esprit, et surtout, ce qui est plus important encore, le voyageur en train consomme beaucoup moins d'énergie qu'un voyageur en voiture. Le rapport est de un à quatre. De toute manière, quel que soit l'allongement du parcours en train, il est plus favorable au plan du développement durable de voyager en train que par d'autres modes ; je ne parle pas de l'avion bien entendu.

En ce qui concerne la question sur les délais et le financement, il est écrit dans le dossier : sous certaines conditions, possibilité d'une réalisation, c'est-à-dire une mise

en service, en 2016, année retenue pour la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux.

Entre Tours et Bordeaux, les négociations financières sont en cours entre notamment l'Etat et les collectivités locales.

Que signifie l'expression « sous certaines conditions » ? Cela signifie qu'il faut que le Ministère des Transports accepte une adaptation des règles qui prévalent en ce moment concernant les conditions de réalisation de deux phases d'études : la phase d'avant projet, que nous appelons avant-projet sommaire, et études préliminaires.

Il y a aujourd'hui nécessité de séparer très nettement ces deux phases et nous avons pratiquement un accord de principe avec le Ministère des Transports pour permettre de rapprocher ces deux phases de manière à gagner des temps d'études.

C'est ce que signifie cette expression, je le reconnais, un peu sibylline. C'est donc une façon de réaliser un peu plus rapidement qu'on ne le faisait autrefois sans d'ailleurs en rien modifier les conditions de concertation et la qualité des études.

S'agissant du financement, comme vous l'avez dit, nous sommes très loin de l'enquête publique, nous sommes très loin de la phase de réalisation et les négociations financières battent en général leur plein après l'enquête publique, car c'est seulement à ce moment-là que vous connaissez parfaitement le projet, et les remarques faites pendant l'enquête publique doivent vous permettre d'ajuster votre projet.

Dans tous les cas qui ont existé depuis la création de RFF, les négociations ont toujours eu lieu après, même s'il y a eu des discussions de principes avant. Le plan de financement de la LGV Est-européenne figure d'ailleurs dans le dossier et donne la participation de l'Etat, 40 %, celle de RFF, 22 %, etc.

C'est sur le même principe qu'ont été préparées les négociations sur la LGV Rhin-Rhône Branche-Est qui a été conclue il y a quelques mois et dont les travaux commencent. Par ailleurs, ce matin même a été signé à Bellegarde un protocole concernant le financement d'un projet permettant de gagner plus rapidement en TGV la ville de Genève. Dans ce cas, la participation des collectivités locales est particulièrement faible.

D'autre part, l'Etat s'est donné un outil particulier pour faciliter le financement, une agence particulière qui s'appelle l'AFIFT. Lorsque je parle de la participation de l'Etat il s'agit en fait de la participation de cette Agence de Financement des Infrastructures de Transport.

Enfin, la loi de janvier 2006 a donné un nouveau moyen de financement de ces grands projets d'infrastructures. C'est ce qu'on appelle le partenariat public-privé, avec ses deux formes : d'une part le contrat de partenariat, d'autre part la délégation de service public. C'est d'ailleurs sous cette dernière forme qu'ont lieu les négociations auxquelles j'ai fait allusion sur la LGV SEA entre Tours et Bordeaux.

Mme LARIVAILLE

Merci. A propos du financement, je vous rappelle que dans le cadre du débat public, un atelier pédagogique est prévu sur ce thème le 27 novembre à Limoges.

M. DEXET – Conseiller Général, Canton Guéret-Nord

Je dois dire, à vous, qui êtes extérieurs au département, que nous avons l'habitude d'être courtois et que nous faisons de gros efforts pour l'être aujourd'hui, car ce débat est ressenti comme une véritable frustration et une véritable provocation à l'égard de la population de notre département.

Je précise toutefois que dans le même temps, ce que je dis là n'a aucune connotation politique marquée d'un seul bord. Je crois que la diversité politique existe sur ce point de vue d'une manière forte, à en lire la presse, notamment dans l'expression qu'ont pu avoir des élus de la région Centre, d'horizons les plus divers, qui rejoignent pleinement la position qui est celle du département de la Creuse.

Ce sentiment de frustration vient d'abord de l'histoire, une histoire où l'on a le sentiment que l'on nous a menés en bateau depuis 1990, date à laquelle on avait déjà retenu un premier projet d'une ligne Paris – Toulouse avec 120 Kms de Ligne à Grande Vitesse.

A l'époque, le barreau Poitiers – Limoges était dans le panorama. Il a été écarté pour une raison bien précise qui nous est donnée à l'envers aujourd'hui : précisément pour préserver la notion d'aménagement du territoire. Aujourd'hui, sans concertation – parce que je dois vous dire qu'à aucun moment, ni les élus, ni les collectivités locales, n'ont été consultés pour en arriver au projet sur lequel nous débattons ce soir...

Je n'ai aucune objection par rapport à ce barreau. Ce qui me préoccupe aujourd'hui, c'est de savoir dans quelles conditions, rapidement, les citoyens de ce département que nous sommes... Mais nous pensons aussi au Centre, au sud de Brive, à la région cadurcienne, qui elle aussi a intérêt au développement harmonieux du territoire, qui se sentent dans ce projet complètement écartés, complètement frustrés.

Monsieur SALIN, avec beaucoup de courtoisie, je dois vous dire que vous nous avez présenté les quatre avantages de ce projet mais vous ne nous convaincrez pas. Il n'y a pas d'argument qui puisse justifier le rapprochement du département de la Creuse, de Paris ou d'une raison de développement économique au travers d'un projet tel que celui que vous proposez. Il n'y en a pas. Personne n'y croit !

L'urgence pour nous, c'est de réaliser les travaux nécessaires sur la ligne existante naturelle Paris – Orléans – Limoges – La Souterraine. J'insiste sur La Souterraine car c'est un des points déterminants pour notre département. Brive – Toulouse, cette ligne naturelle, doit être rapidement mise en état de fonctionnement.

Je ne suis pas technicien et sans doute les problèmes de financement se posent-ils. Nous ne sommes pas des maximalistes qui exigent des choses impossibles, mais nous sommes des gens qui demandent à ce que, rapidement, on mette en œuvre les

moyens nécessaires pour que, par étape, au plus vite, on puisse avoir réalisé ce projet, déterminant pour l'avenir économique de notre département. L'avenir économique mais aussi l'avenir social.

Dans ce département qui durant ces dernières années - je me tourne vers Monsieur le Préfet qui est parfaitement au courant de cette situation - s'est battu haut et fort pour la défense et la conception du service public, reçoit aujourd'hui comme un véritable coup de poignard ce projet tel qu'il est proposé. Nous nous sentons une fois de plus frustrés.

Je ne m'éterniserai pas. Je dirai simplement ce que nous attendons, comme dans tous les débats qui ont eu lieu sur de grands projets de ce genre, notamment sur les lignes TGV PACA ou TGV Atlantique. Nous demandons à ce qu'il y ait réflexion et discussion au préalable avec les collectivités locales, les élus, pour que l'on fasse enfin, ensemble, un débat sur un projet qui aura au moins fait consensus sur la majorité des gens concernés dans ce département, pour son avenir et celui de la région Limousin.

Voilà ce que je voulais dire et pour être bref, j'en terminerai là.

Mme LARIVAILLE

Merci. Tout ce que vous dites sera rapporté intégralement dans le compte-rendu que nous remettrons.

M. SALIN

Je voudrais répéter ce que Monsieur De TREGLODE a dit concernant la ligne Paris - Limoges - Toulouse. Au cours des trois dernières années, RFF a investi 265 millions d'euros. C'est tout de même une somme assez conséquente. C'est l'équivalent de vingt kilomètres de Ligne à Grande Vitesse.

Plusieurs sections ont été aménagées. L'une a été faite récemment, il s'agit du renouvellement bois / ballaste entre Vierzon et Les Aubrais qui a nécessité un certain nombre de désagréments aux usagers. Nous en sommes tout à fait conscients mais Monsieur ROUSSEAU pourra vous dire que l'ensemble des retards n'était pas uniquement imputable à cette phase de travaux.

Environ 138 millions ont donc été investis.

Une section sera également renouvelée entre Saint Sulpice et La Souterraine. Un certain nombre d'opérations ponctuelles a été fait entre Masseret et Brive. En fait, 78 millions ont été investis pour maintenir les caractéristiques techniques de la ligne, pour permettre sa souplesse d'exploitation par ce que l'on appelle des IPCS, ce qui permet aux trains de passer d'une voie sur l'autre. Il s'agit donc d'un programme d'investissement de 265 millions d'euros.

Il faut savoir que la ligne jusqu'à Châteauroux est une des lignes les plus rapides de France. Châteauroux se trouve à 265 kilomètres environ de Paris et sur 120 kilomètres, on roule à 200. Nous avons une ligne qui, sur une bonne partie du trajet est parcourable à 150, 160 kilomètres / heure. Il s'agit d'une ligne d'un bon niveau technique.

Mme LARIVAILLE

Je voudrais répondre aux demandes d'intervention qui ont été faites depuis un certain temps déjà.

M. TEISSEBRE – Adjoint au Maire de Guéret

Je voudrais tout d'abord dire que les responsables RFF et SNCF devraient écouter ce que nous disons et ne pas essayer de nous convaincre sur un projet que nous ne partageons pas.

Si je dis cela, c'est parce que je pense que ce débat n'est pas notre débat. Il cherche à détourner du vrai débat qui intéresse les Creusois aujourd'hui, tout comme Châteauroux, Montluçon, Clermont Ferrand, etc. : le POLT.

Ce projet n'est pas crédible. Cela a été dit, il n'est pas inscrit au schéma des lignes LGV, le calendrier mène aux calendes grecques la réalisation de ce projet, le financement n'est pas posé.

Nous sommes là pour parler du POLT et pour dire qu'il faut travailler sur ce projet. Il y a eu des études, elles doivent se poursuivre. Il faut avancer.

Vous nous avez dit que la région Midi Pyrénéenne était d'accord avec le prolongement du TGV Sud Europe Atlantique sur Toulouse. Très bien ! Mais elle est également d'accord pour poursuivre le débat sur le POLT. Il ne faut pas opposer les choses les unes par rapport aux autres.

Je voudrais également dire que je suis contre le projet que vous nous proposez. Je ne suis même pas pour dire « cela pourrait », je suis contre car je pense que c'est un projet qui n'aboutira pas et qui n'a qu'un caractère politicien dans la période que nous vivons.

Il écarte la Creuse, Clermont Ferrand, Montluçon, le Massif Central, de toute infrastructure ferroviaire moderne qui permettrait un bon développement économique de notre territoire.

Je rappellerai pour l'anecdote que le premier train le plus rapide en France s'appelait le Capitole et faisait 2h50. Nous en sommes loin actuellement.

Par ailleurs, vous dites que ce projet permettra d'ouvrir sur la façade atlantique. Essayons de retravailler sur la ligne Genève – Bordeaux – Lyon ! Le POLT et Bordeaux

– Lyon sont deux lignes sur lesquelles nous nous mobilisons depuis très longtemps. Je pense que nous allons devoir nous mobiliser pendant encore très longtemps mais nous serons toujours là pour défendre ces deux projets.

Avec le projet Poitiers – Limoges, on endort la population. Merci.

Mme PEISSEL – Représentante de CODEGASS

Je représente le Comité de Défense de la Gare de Saint-Sébastien, gare creusoise sur la ligne Paris – Limoges.

Notre association a réalisé une contribution écrite contre ce projet de barreau TGV Poitiers – Limoges.

Cette contribution se décompose en trois points principaux.

- Le premier point, c'est la pertinence du projet. Comme cela a déjà été dit, la zone - Centre est exclue de la Grande Vitesse et de l'aménagement du territoire. La réalisation du barreau Limoges – Poitiers contribuerait à maintenir cette exclusion. Ce sont ainsi les 18 départements desservis par l'axe direct qui seraient exclus.

Cette inégalité d'accès à un moyen de transport moderne et rapide toucherait des zones rurales particulièrement défavorisées et contribuerait à accentuer les inégalités en matière d'aménagement du territoire sur des bassins importants, Orléans, Vierzon, Bourges, Châteauroux, La Souterraine, Guéret, entre autres.

La crédibilité d'un tel projet au regard de l'abandon du TGV pendulaire POLT. Le gouvernement a rejeté le projet de TGV pendulaire POLT d'un coût de 264 millions d'euros. Subséquemment, il a proposé un projet de LGV passant par Poitiers d'un coût annoncé de 1,5 milliard d'euros.

Il est donc permis de s'interroger sur la pertinence d'un projet cinq fois plus cher et qui n'irrigue en grande vitesse aucune autre ville que Limoges.

Ce projet est annoncé pour, au mieux, 2015, voire 2020. Quelle alternative va-t-on offrir jusqu'à cette date alors que la pendulation peut très rapidement être installée sur des rames TGV classiques et donc être très vite opérationnelle sur l'axe POLT ?

Le gain de temps annoncé pour le TGV via Poitiers est de 50 minutes à une heure selon le couloir choisi. Avec le POLT, on arriverait à un temps de trajet inférieur à 2h30. Vingt minutes gagnées sur un meilleur temps de trajet de 2h48 actuellement. Sachant qu'une amélioration de la ligne passant par Saint Sébastien permettrait de gagner encore quelques minutes, par exemple avec des suppressions de passages à niveau ou des rectifications de certaines courbes. La différence entre les deux gains de temps se réduit énormément.

Il est également permis de s'interroger sur la saturation de l'axe atlantique et particulièrement des capacités de la gare de Paris Montparnasse à absorber les trafics de la ligne POLT.

Les risques d'une spécialisation fret de notre ligne. Plusieurs audits et études préconisent au niveau européen de réaliser un réseau européen de sillons performants sur lesquels les trains de fret sont soit majoritaires soit prioritaires sur certains créneaux horaires.

Il est donc permis de s'interroger, en l'absence de toute modernisation sur « une priorisation des sillons fret sur les sillons voyageurs » au détriment de la qualité de la desserte de la ligne POLT.

➤ Le deuxième point réside dans nos propositions.

A court terme : le projet POLT d'aménagement de la ligne classique pour lequel l'Etat a donné son accord par écrit.

A moyen terme : une Ligne à Grande Vitesse sur l'axe Paris – Châteauroux avec une desserte TGV. Cette solution consiste à combiner une LGV avec la pendulation sur ligne classique.

Premier tronçon : LGV sur Paris – Châteauroux. Il s'agit donc de réaliser une Ligne à Grande Vitesse en parallèle de la ligne classique sur le tronçon Paris – Châteauroux. Le profil de la Beauce permet de réaliser cet aménagement à un coût raisonnable. La ligne classique serait conservée pour le fret et les TER, et les TGV pourraient circuler à 300 kilomètres / heures sur cette portion avec un gain de temps important.

Deuxième tronçon : pendulation sur la ligne classique Châteauroux – Limoges – Brive – Toulouse. Les TGV circuleraient sur la ligne classique mais avec le système de pendulation qui permettrait d'accentuer le gain de temps de dix à vingt minutes.

Cette proposition offre un gain maximum de temps tout en respectant l'aménagement du territoire.

➤ Le troisième point traite des conditions du débat sur la Ligne Grande Vitesse Limoges – Poitiers.

Il y a des annonces de suppression de desserte sur la ligne POLT. Un projet de refonte des dessertes Corail est en cours de préparation à la SNCF pour le service de décembre 2007. De nombreux arrêts de train grandes lignes sont menacés – Argenton – Sur - Creuse, Saint-Sébastien, La Souterraine, Saint-Sulpice-Laurière, Allasac - confirmant ainsi une volonté politique de défavoriser l'axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse et de renier les engagements ministériels concernant le maintien des dessertes à vocation d'aménagement du territoire.

Dans le contexte du débat, ces annonces peuvent fausser le jugement d'une partie de la population en l'incitant à privilégier le barreau, dans la mesure où l'axe POLT est volontairement dévitalisé.

On peut regretter l'absence de position du Ministre des Transports sur ce sujet, ce qui tendrait à confirmer sa volonté d'influer sur ce débat.

➤ J'aborde maintenant le dossier de RFF.

Dans son dossier, RFF a étudié la solution que nous préconisons sur le premier tronçon mais l'a rejetée pour quatre raisons. Ceci se trouve en page 41 du dossier de maîtrise d'ouvrage.

- RFF dit qu'un tel projet ne desservirait pas Poitiers et ne permettrait pas d'accompagner le mouvement d'ouverture du centre ouest sur la façade atlantique.

Ce que nous répondons, c'est que Poitiers est déjà reliée à Paris par TGV et sera reliée en LGV par la future réalisation du tronçon Tours – Angoulême prévu en 2016.

Par contre, le projet TGV POLT permettrait de relier à Grande Vitesse de nombreux bassins cités précédemment, voire même par la suite l'Auvergne si la solution du Y renversé est retenue à plus long terme ; Y renversé qui passerait par Vierzon et qui pourrait desservir toute la région Auvergne.

- Ensuite, RFF dit qu'un tel projet obligerait à une réorganisation complète du système de transport des agglomérations d'Orléans et Vierzon du fait de la réalisation de gares nouvelles.

Nous répondons que le tracé peut être choisi de façon à minimiser cet impact. Quoi qu'il en soit, toute réalisation de LGV passant dans une agglomération implique une adaptation du système de transport.

La valeur ajoutée de la desserte LGV justifie pleinement cette adaptation. Les villes qui ont fait l'expérience n'ont d'ailleurs jamais mis en avant cet argument en tant que contrainte.

- RFF dit également qu'un tel projet imposerait de traverser des espaces très fragiles du point de vue écologique : vallée de la Loire, Sologne.

Ceux qui utilisent régulièrement la ligne POLT ont pu constater le niveau de préservation de l'esthétique et de l'équilibre écologique de la plaine beauceronne : arrachage de toutes les haies, de tous les bosquets, lignes à haute tension, parcs éoliens surdimensionnés, rails en béton multi tagués de l'aérotrain.

Donc une LGV dans la Beauce et la Sologne ne dégradera pas plus l'environnement que sur la partie Poitiers – Limoges.

- Enfin, RFF dit qu'un tel projet ne permettrait pas de coupler des TGV, ce qui poserait de nouvelles interrogations en matière de gestion des trafics sur la LGV atlantique.

Si à terme, la solution du Y renversé est retenue, le couplage des TGV Limousin et Auvergne pourrait se faire. En tout état de cause, cet argument ne justifie en rien la remise en cause d'une solution.

Le coût ; en ce qui concerne le coût de la solution...

Mme LARIVAILLE

Pouvez-vous résumer un peu s'il vous plaît ?

Mme PEISSEL

En ce qui concerne le coût de la solution Paris – Châteauroux, il serait intéressant de pousser un peu plus loin l'étude, 2,2 à 2,4 milliards d'euros annoncés pour 165 kilomètres environ.

Ce coût semble toutefois surestimé dans la mesure où la traversée de la plaine beauceronne ne nécessite que très peu d'aménagements de par sa configuration géographique.

Par comparaison avec les options du barreau, cela ne fait pas grosse différence entre 1,15 et 1,30 milliard d'euros annoncés selon l'option, sans compter le matériel. Toutefois, certaines sources évoquent un montant plus proche de 1,5 milliard d'euros.

L'adaptation de l'offre sur la ligne POLT. Le document de RFF indique que du point de vue de la qualité des dessertes, rien ne s'oppose à ce que le transporteur puisse proposer une offre de services adaptée aux besoins de l'ensemble des agglomérations actuellement desservies entre Vierzon et Limoges, à l'image de ce qui est proposé par le TER 2000 en Alsace ou par les services Inter-Loire et Aqualis dans les Régions Centre et Pays - de - Loire.

Cette idée sous-entend la possibilité pour les régions de se substituer à la SNCF en termes de transport interrégional. La SNCF a déjà tenté ce genre d'opérations en force à l'été 2005, ce qui a entraîné un conflit et une prise de position du Ministère des Transports. Il est inadmissible que les régions opèrent cette substitution sans compensation durable et réévaluée. Relève-t-il de leur mission d'accepter cette substitution ?

Cette partie du document sous-entend que notre région peut très bien se satisfaire de la desserte dont elle dispose et ne peut pas prétendre à une connexion directe à la Grande Vitesse et à l'Europe. Cette prise de position est quelque peu partisane et discriminatoire.

Le taux de rentabilité socio-économique. Celui du POLT avait été évalué dans l'audit à 2,8 % ; celui du barreau est de 2,2 %, 2,4 % ou 3,3 % pour l'option centrale. A ce niveau, le taux de rentabilité socio-économique ne peut rentrer en ligne de compte. C'est donc bien la nécessité d'aménagement du territoire qui doit être privilégiée sur ce type d'aménagement.

En conclusion, je dirais qu'au regard de ces éléments, la réalisation de la ligne TGV Limoges – Poitiers apparaît comme très préjudiciable à toute une partie du territoire. Il est donc évident qu'une Ligne à Grande Vitesse sur l'axe Paris – Châteauroux et une desserte TGV constituent une vraie chance de développement économique et démographique des départements irrigués.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame. Avant de passer la parole aux représentants de RFF et de la SNCF, je voudrais signaler que nous avons, le 5 octobre, une réunion publique sur les autres solutions qui pourraient être envisagées, qu'elles soient alternatives et / ou complémentaires à la solution proposée par RFF. Nous donnerons alors la parole aux personnes qui ont des propositions à faire. J'ai cru comprendre que CODEGASS serait présent et nous vous donnerons une vingtaine de minutes afin d'exposer votre projet.

Je suppose que RFF a des éléments de réponse à apporter à Madame PEISSEL.

M. SALIN

Concernant les éventuelles suppressions de dessertes, je laisserai la parole à la SNCF car c'est de sa compétence.

Je reviendrai sur l'idée que vous évoquez d'avoir dans un premier temps une Ligne à Grande Vitesse entre la plaine de la Beauce et Châteauroux puis des circulations pendulaires entre Châteauroux et Limoges.

Vous avez évoqué dans un premier temps l'ouverture du Limousin. Vous avez dit « Poitiers sera servie », en effet, avec la LGV SEA, Poitiers sera servie pour aller au nord et au sud sans problème. L'ouverture du Limousin est un élément qui ne vient pas de RFF, il vient des rencontres que nous avons faites avec un certain nombre d'élus, d'acteurs du monde socio-économique. En novembre 2005, nous avons notamment fait un séminaire sur ce point, avec des acteurs de l'ensemble de la Région. C'est un point qui avait émergé.

D'autre part, dans le schéma directeur, le Y renversé se faisait à Etampes et non pas à Vierzon.

Concernant la création de gares nouvelles à certains endroits, notamment à Orléans, je pense qu'il s'agit d'un problème important puisque Orléans est en train de rénover totalement sa gare. Cette ville fonctionne déjà avec deux gares, ce qui est assez compliqué.

Si on amène une Ligne à Grande Vitesse près d'Orléans et on rencontre les problèmes d'insertion d'une Ligne à Grande Vitesse en zone urbaine. C'est la raison pour laquelle nous prenons le principe de nous connecter sur le réseau classique pour éviter ces problèmes importants.

Si on l'éloigne du centre ville, on rencontre des problèmes de connexion avec les réseaux de transport public. Pour quelqu'un qui arrive dans une gare nouvelle tout droit de Paris et qui ne dispose pas de transport en commun pour rejoindre Orléans ou qui doit faire un trajet de 15 minutes en voiture ou en transport en commun, ce n'est peut-être pas forcément le mieux. C'est un problème important qu'il faudrait résoudre dans ce cas de figure.

(début d'intervention hors micro) ... que nous défendions sur le rebroussement de Guéret sur Limoges.

M. SALIN

Tout à fait. Il s'agit ensuite de temps totaux de transport.

M. MOREIGNE – Sénateur – Maire de Lupersat, Conseiller Général de la Creuse

Je suis Sénateur de la Creuse depuis bientôt 33 ans. J'ai connu tous ces épisodes. Je remercie la Commission Nationale du Débat Public de vous avoir choisie, Madame, car si quelqu'un d'autre que vous était venu en Creuse pour présider cette Commission Particulière, le traitement n'aurait sans doute pas été le même et nous n'aurions pas fait preuve de la même courtoisie.

Il se trouve que je suis allé au lycée de garçons en même temps que votre frère. Cela me rajeunit !

Merci d'avoir apaisé ce débat par votre présence. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Mme LARIVAILLE

Hors sujet !

M. MOREIGNE

Bien évidemment, je partage absolument les arguments qui ont été développés précédemment par mes amis Jean-Jacques LOZACH et Michel VERGNIER qui sont allés au fond des choses, avec bien d'autres collègues à l'évidence. Mais Monsieur, ne prenez pas un argument pour bon quand vous dites que l'argument symétrique est mauvais ; mathématiquement, cela ne tient pas.

J'ajoute qu'il semblerait que vous avez un peu sollicité la géographie dans les projections des cartes en allongeant sensiblement la longitude, en faisant paraître Poitiers un peu plus au nord que dans la réalité.

Ici, nous sommes bien évidemment des gens de bonne foi, mais ne surprenez jamais la bonne foi des Creusoises, ils vous en garderont une très longue rancune. Autre chose également : ne revenez pas trop nous *chauffer les oreilles*.

M. SALIN

Concernant les cartes, s'il y a eu une erreur de dimension, elle est bien involontaire puisque nous nous sommes basés sur un fond de carte qui est celui de Réseau ferré de France. Nous vérifierons si, au cours des manipulations, des erreurs n'ont pas été commises notamment au niveau des distances et du positionnement de Poitiers.

Pour revenir aux éléments qui ont été mis en avant, il faut savoir que nos sections à Grande Vitesse entre Paris et Châteauroux ont un coût de 2,2 à 2,4 milliards d'euros. Ce n'est pas négligeable par rapport au projet que nous présentons, de l'ordre de 1,15, 1,3 milliard d'euros et qui, pour Limoges, offre le même service. C'est-à-dire que si l'on prend une section nord-sud, Limoges serait à 2h05 de Paris dans un cas et dans l'autre, à 1h50, 2 heures.

Concernant l'environnement, il faut savoir qu'un certain nombre de questions se posent. Je suis d'accord avec vous, la Beauce peut se traverser facilement. Il faudra demander aux Beaucerons. D'autres problèmes sont plus difficiles comme la traversée de la Loire, la traversée de la Sologne. La politique de protection environnementale est importante. La Loire est en zone Natura 2000 ; elle fait partie du patrimoine mondial de l'UNESCO. Nous savons que cette zone ne se traversera pas facilement.

Concernant le couplage des TGV, je ne vois pas l'intérêt de faire un Y renversé à Etampes. Nous proposons de coupler les TGV à Poitiers ; c'est une des raisons pour lesquelles nous nous ouvrons sur Poitiers. Ce qui répondra en même temps aux problèmes de capacités sur la ligne actuelle au niveau de Paris Montparnasse. Cet élément est pris en compte notamment au niveau des projets de SEA et des projets de Ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays de la Loire. Un certain nombre de réflexions et d'études a déjà été mené sur la capacité de Montparnasse à accepter ce nouveau trafic, par des aménagements de gares, d'avant gares, des répartitions de trafic.

Concernant les problèmes de saturation, il faut savoir qu'à l'horizon du projet, sera mis en place un système dit ERTMS qui permettra d'augmenter la capacité des Lignes à Grande Vitesse qui seront équipées de ce système.

Le fait de coupler à Poitiers des rames venant d'une part de Limoges et d'autre part du grand sud ouest sera tel que sur la section qui se trouvera au nord, entre Poitiers et Paris, on n'utilisera pas plus de sillons.

Mme PEISSEL

Pour le Y renversé, j'avais parlé de Vierzon.

M. SALIN

Oui, mais dans le schéma directeur de 1992, le Y renversé était beaucoup plus haut, au niveau d'Etampes.

Mme LARIVAILLE

Pourriez-vous répondre aux questions posées concernant la SNCF ?

Mme FRUCHON – Direction du développement, SNCF Limousin

Je travaille à la Direction du Développement à la région SNCF de Limoges.

Je voudrais répondre à Madame PEISSEL sur l'étude dont elle a eu connaissance sur Paris – Limoges – Toulouse. Je voulais vous rassurer, il s'agit d'une étude et seulement une étude. Il n'y a d'ailleurs pas eu de présentation ou de concertation, rien n'a débuté.

Cette étude est présentée par la SNCF pour mettre en place le matériel nouveau, le matériel TEOZ. Croyez-moi, l'objectif de la SNCF n'est pas de réduire son activité mais plutôt de l'augmenter, même si on doit de temps en temps rassembler deux sillons horaires pour faire un seul train au lieu de deux. Notre objectif n'est pas de réduire, particulièrement sur La Souterraine où nous participons aussi aux projets locaux sur les arrêts régionaux.

Je vous confirme donc qu'il ne s'agit que d'une étude, qui a été un peu concomitante avec le début du débat public mais nous n'avons pour l'instant rien d'autre à vous annoncer.

M. RICHERT – Secrétaire CGT des Cheminots de la Creuse

Je vous félicite pour cette publicité ; elle était un peu moins importante pour le POLT mais sans doute est-elle en adéquation avec le coût prohibitif du TGV Limoges – Poitiers par rapport au POLT.

J'ai été surpris tout à l'heure par la réaction de Monsieur De TREGLODE sur l'abandon du POLT. Il évoquait l'éventualité que les rames pendulaires tombent en panne puisqu'il n'y avait que quatre allers-retours. Je vous propose huit allers-retours de façon à ce qu'il y ait moins de pannes.

Il me semble que vous êtes moins inquiet sur l'axe Bordeaux - Lyon pour les pannes répétitives qui se sont produites sur Le Turbo et aujourd'hui, pour les rames non réversibles.

Je suis aussi surpris que vous soyez intéressé par la suppression du car entre Guéret et La Souterraine, plutôt prendre Guéret – Saint Sulpice Laurière en train, alors qu'on n'hésite pas à mettre 100 000 camions sur la route pour le fret.

Deux accords vitaux pour notre département étaient tout de même signés : l'accord POLT et l'accord sur Bordeaux – Lyon.

L'accord Bordeaux – Lyon, c'était le doublement des dessertes, donc l'amélioration de l'infrastructure, signé par quatre régions : Aquitaine, Limousin, Auvergne et Midi Pyrénées. Aujourd'hui il suffirait seulement, à un coût qui ne serait pas prohibitif, de mettre des AGC autorails grande capacité sur l'axe Bordeaux – Lyon pour doubler les dessertes jour. On gagnerait déjà vingt minutes par rebroussement, soit 1h40 et, avec une infrastructure modifiée, on pourrait gagner deux heures sur l'axe Bordeaux – Lyon. Cela s'appelle de l'aménagement du territoire.

Je travaille à la gare de La Souterraine et j'ai bien calculé le temps de trajet : 2h40 aujourd'hui entre La Souterraine et Paris, 2h25 si le POLT était réalisé, soit 15 minutes de gain de temps. Le prix du billet est aujourd'hui de 42 euros.

Avec le pendulaire, Guéret – Paris se ferait en 3h10, il est de 3h20 aujourd'hui. Demain, avec le barreau Limoges – Poitiers, on passerait de 2h25 avec le POLT à 3 heures sur La Souterraine – Paris via Poitiers, avec un coût de billet supérieur de 70 %. Si vous n'êtes pas d'accord, démontrez-le-nous. Pourquoi ne figure-t-il pas dans les plaquettes ? Je vous demande de le mettre.

Pour Guéret, nous sommes à 46 euros, nous serions entre 70 et 76 euros.

Si ce que nous disons est faux, démontrez-le-nous.

Voilà pourquoi nous sommes contre ce projet. L'aménagement du territoire, c'est deux capitales, Brive et Limoges. Les collectivités vont devoir financer. Notre département va être largement sollicité, in fine, pour aucun gain de temps. Il faut tout de même dire aux usagers combien cela leur coûtera et combien coûtera le billet. Vous ne le dites pas et cela nous inquiète.

Quand j'entends parler de la différence entre Toulouse et Paris, ce n'est pas du tout le même problème, ce n'est pas du 9 euros, ce n'est pas proportionnel. Aujourd'hui, c'est entre 70 et 80 % de coût supplémentaire pour l'utilisateur. Il faut qu'on en parle.

J'ai entendu le comité de défense. C'est vrai, avant de commencer le débat, on veut nous supprimer les arrêts de train à La Souterraine. Nous nous sommes battus en 2000, nous continuerons à nous battre pour récupérer ces arrêts de train.

Le taux de fréquentation ne cesse d'augmenter à La Souterraine et on veut nous pénaliser. Cela serait uniquement une ligne fret et TER. La Creuse ne vivrait plus avec ce nouveau système.

M. De TREGLODE

J'aimerais dire un mot très bref concernant les gains de temps possibles par les différents projets. Je voulais rappeler que POLT ne peut pas être un projet permettant de rapprocher la capitale régionale en moins de deux heures de Paris. Ce n'est pas possible. Le meilleur gain de temps est de 16 minutes qui comprennent les gains de temps possibles par un train pendulaire au maximum de ses performances plus quelques minutes dues à l'amélioration de l'infrastructure.

Je réponds dans le même temps à la remarque : « si l'on faisait quelques aménagements d'infrastructures, on pourrait aller au-delà de 16 ». Non, cela est déjà compris dans les 16 minutes.

Je voudrais clarifier ce qui a été dit sur le POLT. Lorsque j'entends l'expression « TGV – POLT », cela me gêne ; je préfère parler de projet POLT. Un TGV est un train qui, au moins sur une partie de son parcours, roule à 300 ou 320 kilomètres / heures, ce qui n'était pas le cas du projet POLT.

Pour arriver à un temps de parcours entre la capitale régionale et Paris, avec les avantages pour les départements de la région Limousin, il faut, quelque soit la manière dont on prend le problème, un tronçon de ligne nouvelle, sinon, il est impossible de se rapprocher de deux heures. C'est donc soit Poitiers – Limoges, soit le projet qui nous a été présenté, c'est-à-dire Beauvilliers – Châteauroux, l'inconvénient premier de ce projet est son coût.

Le projet TGV Capitole, dans son entièreté, est de l'ordre de 4 milliards d'euros et, pour la première phase proposée, que vous avez présentée, cela représente entre 2,2 et 2,4 milliards, soit deux ou trois fois le coût de la LGV Poitiers – Limoges.

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

Bonsoir. Pardonnez-moi, Madame la Présidente, de vous tourner le dos ; tout le monde connaît mon texte, surtout Monsieur De TREGLODE.

Nous avons créé une association qui s'appelle « TGV Berry-Limousin-Pyrénées » en novembre 2002 car nous ne voulions pas du POLT, nous ne voulions pas du train pendulaire.

Je remercie Monsieur De TREGLODE d'avoir fait la différence entre TGV et train pendulaire car ce n'est pas d'un TGV qu'il s'agissait mais d'un train pendulaire qui nous faisait gagner, à Châteauroux, 9 minutes, et 15 à 16 minutes sur Limoges, donc de l'ordre de 10, 12 minutes pour La Souterraine.

Nous nous sommes battus contre ce projet car nous savions que ce n'était pas avec un train pendulaire, 9 minutes à Châteauroux et un quart d'heure à Limoges, que nous allions développer nos départements et nos régions. Nous avons donc lutté contre ce projet. Le gouvernement l'a stoppé - pas forcément à cause de nous - et nous avons initié un autre projet, qui va faire bondir Monsieur De TREGLODE et Monsieur ROUSSEAU pour le coût qu'ils annoncent.

Ce projet se fait à partir de Beauvilliers, il redescend jusqu'à Orléans – Vierzon – Châteauroux et au-delà, La Souterraine et Limoges.

Le premier tronçon serait de Beauvilliers à Châteauroux, ce qui donnerait à Châteauroux un gain de temps d'une heure environ qui serait automatiquement répercuté sur les gares suivantes, sur les départements suivants, c'est-à-dire la Creuse et la Haute Vienne.

A Vierzon, le nœud ferroviaire repartirait sur Bourges – Montluçon, Nevers et Clermont Ferrand. La population qui serait desservie par ce projet est de 4 millions alors que le projet Poitiers – Limoges - dans lequel en fin de compte, sur le document, il suffit de retirer les mots Limoges, Poitiers et les noms des régions pour trouver la bonne argumentation pour notre projet, y compris pour la Creuse – ne désenclaverait que 880 000 habitants, c'est-à-dire huit départements contre douze pour notre projet.

Certes, le projet est plus cher, mais il est plus rentable. Nous vous apporterons la preuve. Lorsque vous divisez la somme annoncée - 2,2, 2,4 milliards – par le nombre d'habitants, nous sommes moins chers que le Poitiers – Limoges.

Au niveau de l'aménagement du territoire, il n'y a aucun problème. C'est vraiment une politique d'aménagement du territoire que de passer par Beauvilliers – Orléans – Vierzon – Châteauroux et Limoges. Alors que Poitiers – Limoges, ce petit bout de barreau, est en fin de compte un cul-de-sac de la Grande Vitesse.

On ne vous l'a peut-être pas dit, mais ce petit bout de barreau a été prévu le 11 ou le 12 décembre 2003. Il n'y avait strictement rien au CIADT de 2003. Ils ont rajouté un petit trait en Poitiers et Limoges pour dire : on fait ce barreau. Comme l'a dit Monsieur De TREGLODE, le cahier des charges a été fait après, en 2005. C'est bien cela ? Tout a commencé après.

Mais cela ne servirait à rien. Qu'est-ce que l'Arc Atlantique ? C'est Bordeaux, c'est La Rochelle, c'est tout. Quelqu'un de Limoges qui va vouloir aller en Bretagne, à Nantes par exemple où il y a la Grande Vitesse, devra passer par Paris puis redescendre. De plus, il prendra la même route que notre secteur car il reprendra la SEA et il ira sur Nantes. Mais l'Arc Atlantique, c'est « *du violon* » car de toute façon, il n'y a que La Rochelle et Bordeaux. Poitiers sera liée à Bordeaux dans tous les cas de figure et à Paris dans tous les cas de figure.

Je vais revenir un instant sur le train pendulaire. Cela a toujours été un leurre car des conventions ont été signées mais il faut que vous sachiez que les trains n'ont jamais été commandés. Ils ne pouvaient donc en aucun cas rouler sur la ligne Paris – Toulouse. On vous amuse avec le train pendulaire. Il est vrai qu'Alstom a racheté la filiale ferroviaire de Fiat qui s'appelle Ferroviaria. On vous a dit qu'on allait mettre des trains pendulaires mais on ne les a jamais commandés, même après avoir signé les conventions.

C'était très facile d'abandonner le projet. Les régions ont été bernées.

Mme LARIVAILLE

Pouvez-vous résumer un peu Monsieur THILLET, s'il vous plaît ?

M. THILLET

Oui, mais les autres ont été plus longs que moi.

Guéret, le 18 septembre 2006

Le projet ne pouvait donc absolument pas aboutir du fait que les trains n'avaient jamais été commandés. Le seul projet qui puisse vous désenclaver, comme nous désenclaver à Châteauroux, c'est le raccordement à Beauvilliers et avoir ainsi un gain de temps d'une heure entre Beauvilliers et Châteauroux. Vous gagnerez également cette heure.

Cela est dans un premier temps. Je rejoins tout à fait les gens de Réseau ferré de France lorsqu'ils disent que cela coûterait très cher d'arriver à Limoges en Grande Vitesse, mais l'investissement sur une Ligne Grande Vitesse, comme sur une voie normale, ne se fait pas pour cinq ou dix ans, cela est fait pour des générations, des siècles. La ligne Paris – Toulouse date du 19^e siècle.

On ne peut donc pas dire que l'investissement n'est pas rentable. A Limoges, ils sont bornés ! Le Maire de Limoges est...

Mme LARIVAILLE

Monsieur THILLET !

M. THILLET

Si le barreau Poitiers – Limoges devait se faire, Limoges serait à vie à deux heures de Paris, alors que si l'on reprend le prolongement de notre projet, on a une possibilité d'arriver en Grande Vitesse sans trop de difficultés géographiques jusqu'à La Souterraine et on gagne ainsi encore vingt à trente minutes.

Il est certain que la majorité d'entre nous ne le verra pas, mais il faut penser à nos enfants et à nos petits-enfants. Les utopies d'hier sont les réalités d'aujourd'hui mais les utopies d'aujourd'hui seront les réalités de demain. On ne peut donc pas ne pas prendre en considération ce problème.

Beauvilliers – Châteauroux est le seul et unique moyen de nous désenclaver, quel que soit le département. Nous pouvons faire gagner à 4 millions d'habitants de 45 minutes à une heure de trajet car notre projet mettra Bourges à une heure, Montluçon à 1h20 environ. C'est donc la façon de désenclaver tous les départements.

Limoges aura beaucoup plus à gagner car comme le disaient certains élus de la région Limousin lors du débat d'ouverture, Limoges a plus à regarder au sud sur Toulouse et sur Paris que sur La Rochelle.

L'histoire de l'Arc Atlantique est, selon moi, du violon et je préfère quand le violon est joué par Rostropovitch que par Réseau ferré de France.

Quant aux coûts, j'ai peur qu'un jour nous ne vous apportions des surprises. Nous avons tout de même une Commissaire aux comptes en tant que trésorière et elle sait où il faut placer un zéro. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci. Je pense que nous nous reverrons le 5 octobre pour la présentation de votre projet.

M. ANDRAULT – Membre de la Commission Particulière du Débat Public

A ce stade du débat, nous avons encore des demandes d'intervention, que nous attendons avec impatience dans la mesure où elles sont brèves et dans la mesure où nous pourrions y répondre efficacement.

M. BREUIL – Vice-Président du Conseil Général de la Creuse

Je suis Vice-président du Conseil Général de la Creuse chargé des infrastructures et transports.

Je voudrais tout d'abord dire que vous êtes ici dans un département qui s'est battu pour les services publics, cela a déjà été dit. J'ai envie d'ajouter : heureusement que nous nous sommes battus pour les services publics car quand on voit les cartes que vous présentez aujourd'hui, c'est un désert, et je me demande ce que nous aurions eu si nous ne nous étions pas battus.

Je suis très surpris de la qualité du débat et je retiendrai l'intervention de Madame, qui se trouve derrière moi. On nous présente souvent comme des gens souvent contre tout, mais nous avons tout de même écouté un certain nombre de propositions.

L'axe Paris – Châteauroux – Limoges – Toulouse est historique et pour la Creuse, vous l'aurez compris à l'issue de cette réunion, il est capital. Nous ne pouvons pas l'envisager autrement.

Par ailleurs, mon prédécesseur disait que les utopies d'aujourd'hui étaient les projets de demain. Effectivement, cet axe de développement nord-sud, Paris – Toulouse, est pour nous incontournable. Le Bordeaux- Lyon est également capital pour nous. Les gens de l'Association ALTRO travaillent beaucoup sur ce projet de desserte de l'axe atlantique et l'est de la France. Je crois que notre département de la Creuse a vraiment une carte à jouer sur ce plan. J'encourage vivement le département à adhérer à cette association car je crois que c'est important pour le développement de la Creuse.

Le barreau Poitiers – Limoges n'a aucun intérêt pour nous. Cela a été une décision politique. On a mis la charrue avant les bœufs, on a voulu faire cet axe parce que – il faut le dire – Madame CHIRAC l'avait annoncé, Monsieur CHIRAC étant Président de la République, cela facilite les choses. Mais très honnêtement, pour la Creuse, c'est une catastrophe.

Je regrette, comme l'intervenant précédent, que dans une région comme la nôtre il n'y ait pas plus de solidarité. Vous jouez sur du velours. Effectivement, Limoges est arc-boutée sur des positions qui ne sont absolument pas les nôtres, qui ne voient pas l'avenir du reste du Limousin mais qui voient uniquement leur propre intérêt. Quand on est élu, on doit défendre sa ville, cela est normal, mais on doit aussi avoir une vision beaucoup plus large et je suis franchement déçu de l'attitude de nos collègues de la Haute-Vienne. Je le dis publiquement. Je crois que ce n'est pas ainsi qu'on va défendre le Limousin. La Région Centre est complètement oubliée également.

Comme le disait notre Sénateur, vous avez vraiment de la chance, Madame, car les réunions auraient pu être plus houleuses. Honnêtement, si ce n'est pas de la provocation, je ne sais pas ce que c'est.

M. ANDRAULT

Merci Monsieur pour votre intervention. Je ne pense pas que cela nécessite une réponse de RFF car le sujet a déjà été débattu. Une autre intervention est sollicitée de la part de Monsieur FURET.

M. FURET – Maire de La Souterraine, Vice-président du Conseil Général

Je ne serai pas long dans mon intervention car le 10 octobre, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs les membres de la Commission, vous serez à La Souterraine et j'aurai donc, dans la courtoisie, dans le respect, le plaisir de vous accueillir.

Pourtant, ce que je souhaite dire aujourd'hui, c'est que ce débat me semble être une forme d'agression insultant les populations de Creuse, du nord-est de la Haute Vienne, du bas Berry notamment. C'est une forme d'agression parce que le seul vrai débat du temps présent, le seul vrai débat public qui vaut pour nous, habitants de Creuse, c'est le débat public concernant la ligne qui part de Paris et qui va sur Toulouse en passant par Orléans, Châteauroux et Limoges.

Pourquoi n'y a-t-il pas de débat public concernant l'aménagement de cette ligne ? Pourquoi n'y a-t-il pas de débat public concernant les infrastructures, concernant les équipements, concernant les tracés ?

Il y avait le POLT, il peut y avoir d'autres solutions, cela a été exposé tout à l'heure, en passant par Beauvilliers. Je ne suis pas suffisamment en connaissance mais je crois que le seul vrai débat public qui nous intéresse aujourd'hui, pour le temps présent, c'est celui relatif à cette ligne.

Le seul vrai débat public qui nous intéresse, c'est le débat politique, c'est celui qui concerne le devenir de nos territoires. Le seul vrai débat public, c'est celui que nous aurions dû avoir lorsqu'un chef de gouvernement a décidé que le projet de ligne POLT était abandonné sans qu'il y ait eu de débat public à ce moment-là. Pourquoi ce débat public n'a-t-il pas eu lieu ?

Vous comprenez pourquoi, au-delà de la tolérance qui est très grande, l'indulgence qui est très forte, nous pensons que ce débat-là n'est pas le débat du temps présent.

Beaucoup de tolérance et beaucoup d'indulgence parce que faute d'avoir un débat public avec notamment le gouvernement - puisque c'est lui qui a décidé à un temps donné de considérer que sa signature n'avait aucune valeur - nous avons aujourd'hui un débat public avec Réseau ferré de France qui est présent, qui s'efforce à Guéret de montrer que même à Guéret il peut être intéressant d'avoir une Ligne Grande Vitesse Poitiers Limoges. Et quelle contorsion ! Quelle contorsion pour nous expliquer, quand on est à Guéret qu'il faut d'abord aller au sud, à Limoges puis à l'ouest, à Poitiers, pour finalement aller au nord. Extraordinaire !

Il faut beaucoup de force de conviction, mais vous n'en n'avez pas assez, pour démontrer que ce trajet, qui est beaucoup long, est celui du développement durable, celui de l'aménagement du territoire, celui des économies d'énergie. Il faut beaucoup de force de conviction pour démontrer, ce que vous n'arrivez pas à faire, que c'est un gain de temps pour toute une partie des territoires qui nous concernent.

Et puis, vous dites aujourd'hui avec beaucoup d'aplomb que le train pendulaire ne vaut pas grand-chose, mais c'est tout de même vous qui avez été à l'initiative et qui avez été dans le travail qui a permis de faire avancer ce projet. J'étais à l'époque au Conseil Régional et je me souviens très bien de vos venues, du travail constructif qui était engagé. Que valaient ceux qui ont travaillé à l'époque ? Moins que vous ? Et vous mieux qu'eux ? Je ne sais pas.

En tout cas, je dis que ce n'est pas le vrai débat et qu'il faut que nous engagions le vrai débat. Je le dirai avec plus de précisions à La Souterraine.

M. ANDRAULT

Merci Monsieur le Maire de votre intervention qui bouscule RFF, cela est certain, RFF qui n'a sans doute pas besoin de répondre. Nous avons maintenant une demande d'intervention de Monsieur CANIAUX.

M. CANIAUX – Président d'ALTRO

Je remercie Monsieur BREUIL de nous avoir cités.

Notre débat porte sur la transversalité mais je vais commencer par la radiale du Paris – Limoges axe historique. Notre association entend mener un combat pour la cohésion sociale et territoriale, pour la construction européenne, pour trouver des remèdes aux changements climatiques et pour préparer l'après pétrole.

Pour nous, toute ligne de chemin de fer, surtout une ligne performante, doit bénéficier d'un niveau de desserte élevé. Nous ferons des propositions sur le type de dessertes, sachant que nous pouvons déjà, avec les moyens actuels, arriver à des temps de

parcours comme Châteauroux à 1h47 et 2h25 sur La Souterraine mais en jouant sur les dessertes.

Par ailleurs, je voudrais aborder le sujet de la transversalité. J'ai cru comprendre qu'il vous tenait également à cœur et nous savons dans quelle mesure nos transversales sont mal en point après des années de déserrance, mais nous n'allons pas y revenir, tout le monde ici le sait.

Nous disons qu'il faut absolument donner à la transversalité les mêmes moyens qu'on donne au radial. C'est là où l'on voit l'importance à donner à la transversalité, ce n'est pas en essayant de maintenir des lignes à bout de souffle – qu'il va falloir néanmoins sauver dans l'immédiat – mais c'est aussi en se projetant dans l'avenir et en décomplexant la transversalité pour offrir au pays un axe est- ouest, Nantes – Poitiers – Limoges – Clermont – Lyon et puis bien sûr Angoulême – Limoges, de façon à rattacher l'ensemble de la façade atlantique.

C'est pourquoi je suis ennuyé ici, ce soir, par rapport au Poitiers – Limoges. Effectivement, si on le considère uniquement dans sa relation avec Paris, il ne nous intéresse pas. Par contre, pour nous, c'est le premier maillon de la transversalité, le premier maillon qui permettrait déjà aux habitants de Guéret, à la Creuse, de s'ouvrir sur le sud ouest, dans un premier temps, d'ici dix ans. C'est-à-dire que Bordeaux serait à deux heures de Guéret, si l'on rajoute une heure, on est à la frontière espagnole, à la mer, pour les vacances.

Il y a donc une ouverture, il y a des choses à prendre. Pour Paris, il ne nous donne pas satisfaction, il faut améliorer l'axe historique, mais il peut nous apporter quelque chose. C'est pourquoi il faut que nous en parlions. Je suis prêt à mettre en place un groupe de travail qui regrouperait des Creusois afin de travailler sur ce sujet.

On a parlé du Y renversé pour lequel j'ai une troisième version, à plus long terme. Il descendrait jusqu'à Montluçon où il y aurait une branche sur Limoges, une branche sur Clermont et nous aurions un autre tronçon de la transversalité. C'est ainsi que se construit la transversalité.

Enfin, il est important que nous ayons des garanties sur le fait que ce ne soit pas un leurre, c'est-à-dire des garanties, si cela doit se faire, de ne pas être bernés une troisième fois. Je pense qu'il faut cette ligne soit inscrite dans le schéma des Lignes à Grande Vitesse.

Voilà ce que je tenais à dire. Je suis prêt à rencontrer le maximum de personnes pour discuter et faire avancer non seulement la radialité mais aussi la transversalité.

M. ANDRAULT

Merci Monsieur pour votre intervention abordant un problème technique tout à fait intéressant. Cette intervention est bien entendu enregistrée et figurera dans le rapport final.

La dernière intervention prévue est celle de Monsieur PHALIPPOU.

M. PHALIPPOU – Conseiller Municipal de Guéret

Rassurez-vous Madame la Présidente, je serai bref car j'adhère à bon nombre de sujets qui ont déjà été évoqués, ce qui ne m'empêchera pas ultérieurement de reprendre des arguments et de vous les fournir par écrit.

Je crois que le processus d'animation de cette réunion a l'avantage de planifier les débats mais je crois qu'il en pénalise un peu la spontanéité. Je le regrette un peu car quand il y a de l'animation, on perçoit mieux les sentiments des uns et des autres même si certains ont été un peu vifs. Je crois que je vais l'être un peu également car je ne crois pas être allé à l'école avec votre frère, Madame, et j'aurais peut-être moins de scrupules que le Sénateur MOREL à dire ce que je pense à Monsieur De TREGLODE.

Monsieur De TREGLODE, nous sommes en Creuse. Indépendamment de ce que je considère comme un affront qui nous est fait en nous présentant un tel projet, je voudrais vous dire qu'ici, nous recevons les journaux, nous avons la télévision, nous pouvons aussi écouter la radio et qu'il faudrait éviter de nous prendre pour des ignorants voire pour des demeurés.

J'en veux pour preuve ce que vous avez dit tout à l'heure. Je parlais de spontanéité car j'aurais aimé vous répondre à ce moment-là.

Quand vous dites qu'il est difficile de franchir la Loire, quand vous dites qu'il est difficile de traverser la Beauce, excusez-moi, cela me fait sourire, voire rire. Je crois, pour l'avoir entendu, qu'il était très difficile de franchir la région de Lyon, qu'il était très difficile de traverser les vignobles des Côtes du Rhône et des Côtes de Provence, et vous y êtes tout de même arrivés. Vous êtes arrivés jusque sur la Côte d'Azur. Evidemment, la Côte d'Azur a un potentiel économique qui est tout autre que le potentiel économique du Limousin.

Il n'empêche, Monsieur, que par votre propos, c'est l'ensemble de votre projet qu'à mes yeux, vous décredibilisez.

C'est tout ce que je voulais dire. Je fais partie des amers ce soir.

M. ANDRAULT

Merci Monsieur. Nous avons une autre demande d'intervention de Monsieur THEPIN.

M. THEPIN

Bonsoir. Je vais être très bref. Je viens de Limoges. Aujourd'hui, je me sens très bien. Je suis très serein de venir en Creuse. Lorsque vous êtes une personne seule, comme moi, qui doit se battre contre la Mairie de Limoges et le Conseil Général, ce n'est pas évident car vous avez le droit à un certain nombre de choses – voir la dernière réunion-.

J'ai moi-même déposé un projet alternatif que je pourrai peut-être présenter le 5 octobre, qui ressemble de très près à celui du Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien et qui parle aussi de transversalité.

Je souhaiterais que quelques Creusois assistent aux débats à Limoges pour voir ce qui se passe et montrer aux gens ce que vous pensez. La solidarité, on ne la connaît pas dans la Haute-Vienne. Je parle de certains élus ; le seul représentant du Conseil Régional qui est intervenu l'a fait dans le bon sens, les autres disent « à moi, à moi ».

Mon intervention est terminée ; c'est tout ce que je souhaitais vous dire.

M. ANDRAULT

Merci beaucoup Monsieur. La dernière intervention annoncée est celle de Monsieur DEFAIX.

M. DEFAIX

Je voudrais intervenir notamment sur le problème de l'aménagement du territoire - beaucoup de choses ont été dites, je ne les répéterai pas – et sur le problème des droits des citoyens à pouvoir voyager et se déplacer dans l'égalité. Cela rejoint complètement la problématique de citoyens de seconde zone.

Ou on construit un réseau ferroviaire, y compris avec des anticipations qui n'ont pas toujours été faites, ou on arrive encore une fois à de l'inégalité, à cette amertume dont ont parlé plusieurs intervenants ce soir.

Je ne veux pas revenir dans les détails stratégiques de la construction de telle ou telle option. Ce que je souhaite dire, c'est que les citoyens de la Creuse ressentent une urgence à pouvoir bénéficier de la modernité dont il a été question. De ce point de vue, il y en a assez de se sentir méprisés, voire archaïques, et il faut que les besoins sociaux et les besoins de la population de ce département soient pris en compte.

Je ne souhaite pas qu'il y ait une opposition dans la transversalité et dans la verticalité. Si la transversalité se pose aujourd'hui avec un retard dramatique, notamment avec l'évocation de Bordeaux – Lyon, c'est parce qu'il est impensable qu'on ait laissé cette ligne dans l'abandon où elle se trouve. Si on compare avec une maison, c'est un véritable taudis, et cela, c'est de l'irresponsabilité des pouvoirs publics vis-à-vis de l'exigence des populations qui se trouvent le long de cette ligne, notamment celles de la Creuse.

Il est clair que nous ne rentrerons pas dans cette opposition entre la verticalité et la transversalité. Nous n'y rencontrerons pas, pas au sens de dire que tel projet est moins intéressant que d'autres, mais parce qu'il y a une exigence d'amélioration sur les deux.

Bien entendu se pose ensuite le problème des financements et des priorités, nous sommes d'accord, il n'empêche qu'il y a des gestes forts à accomplir et qu'il y a, sur le terrain, des réalisations au moins à commencer.

M. ANDRAULT

Merci Monsieur. Il n'y a pas d'autre demande d'intervention. Je pense que nous arrivons donc au terme de notre réunion.

M. De TREGLODE

Je voudrais dire qu'on m'a confondu avec mon voisin de gauche, Monsieur SALIN, qui, à juste titre, a rappelé quelques difficultés possibles de la construction d'une ligne nouvelle au sud de Beauvilliers jusqu'à la ligne Paris – Orléans – Limoges.

C'est effectivement un point très important dont nous avons beaucoup parlé et je voudrais dire que dans notre estimation, nous sommes à deux fois du coût de la LGV Poitiers – Limoges, ceci fondé sur une multiplication : la distance de la ligne nouvelle multipliée par le prix moyen au kilomètre.

Ce prix moyen dépend de beaucoup de choses, mais il est compris entre 11 et 16 millions d'euros. Vous pouvez prendre 13 millions d'euros, ce qui vous donne un chiffre approximatif, et je vous invite à le multiplier par la distance. Vous tomberez alors sur le chiffre de notre estimation, entre 2,2 et 2,4 millions d'euros, c'est-à-dire deux fois la LGV Poitiers – Limoges. Bien sûr, si les études étaient poursuivies et s'il apparaissait des difficultés particulières, ceci serait à ajouter à cette somme.

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

J'aimerais dire un mot à Monsieur THILLET. Je suis sur ces études depuis plus de deux ans et nous avons eu l'occasion de nous rencontrer il y a déjà longtemps.

Je prendrai deux exemples concernant le rapport que vous donnez sur le nombre d'habitants. Vous incluez l'ensemble de la population de Clermont Ferrand et de l'Allier. Quand vous regardez les performances qu'ils pourront obtenir par votre projet par rapport aux performances actuelles, vous verrez qu'on ne peut pas les inclure.

Vous incluez Orléans. Faisons une comparaison très simple. Actuellement, vous arrivez à Orléans en centre ville en une heure. Imaginez-vous que des gens vont prendre un TGV pour arriver à 15 kilomètres d'Orléans en 45 minutes ?

Je crois qu'à vouloir trop démontrer, on ne démontre rien et il faudra que l'on compare les chiffres raisonnablement.

En conclusion, je voudrais dire que si je me bats personnellement sur ce projet depuis deux ans en tant que Directeur Régional, c'est parce que je ne voudrais pas qu'on ait l'impression dans ce débat qu'il y a les gens du Limousin qui défendent une certaine vision... Je suis du Limousin et je défends ce projet parce que j'y crois, comme un projet de développement pour le Limousin.

Il n'y a pas une vision technocratique de ce projet. C'est un projet important.

M. ANDRAULT

Y a-t-il d'autres interventions ? S'il s'agit de redites, je pense qu'il est inutile de les faire.

M. COULON – Elu local de la ville de Bourgneuf

Je me suis permis de prendre le micro. Je suis élu local de la ville de Bourgneuf et de la communauté de communes. Je serai très bref.

Je ne voudrais pas revenir sur toutes les philosophies qui ont été évoquées, POLT, délais, financements, aménagement du territoire, mais je voudrais centrer mon intervention uniquement sur le projet LGV Poitiers – Limoges – « Pourquoi pas ? », a-t-il été dit – et surtout sur les trois couloirs.

Je les ai regardés avec attention. Je me suis rendu compte que le couloir central et le couloir sud n'apportent objectivement pratiquement rien à l'ensemble de la Creuse. Bien sûr, nous avons tous compris que dans le meilleur des cas, Limoges serait à 1h50 de Paris. Mais nous sommes en Creuse et nous regardons aussi la desserte de notre territoire.

Par contre, je me suis particulièrement centré sur le couloir nord. Celui-ci, tout le monde l'a constaté, croise la RN 145 à quelques kilomètres à l'ouest de La Souterraine et vient rejoindre la ligne classique Paris – Limoges au sud de La Souterraine.

Je me suis dit, à partir de projet – je ne dis pas que les autres ne sont pas étudiés, ce n'est pas du tout mon intervention – à partir de ce projet de desservir une bonne partie de la Creuse d'une manière sérieuse, réaliste et rapide, c'est de créer une gare nouvelle à l'intersection la plus judicieuse soit de la ligne ferroviaire soit de la RN 145.

On n'est qu'à quelques kilomètres de La Souterraine. Je suis ferroviaire, je défendrai donc l'idée de la liaison avec le ferroviaire.

Je viens de l'est. Sur la LGV est qui sera mise en service au mois de juin 2007, on a créé une gare Meuse entre Verdun et Bar-le-Duc, au milieu des champs, exactement dans la même stratégie, avec une desserte routière car il n'y a là absolument pas de ferroviaire, pour rejoindre ces deux villes d'un département rural qui est très proche de la Creuse.

Mon idée est simple : il s'agit de regarder la faisabilité de ce projet, sans pour autant oublier tout ce qui a été dit précédemment et qui me paraît tout à fait intéressant, au niveau du POLT, au niveau de la desserte de Châteauroux, etc. Mais conservons en mémoire cette idée : il suffit de deux quais, d'un escalator et d'arrêter quelques TGV à la hauteur soit de cette ligne ferroviaire soit de la RN 145.

Merci.

M. ANDRAULT

Les représentants de RFF souhaitent-ils apporter une réponse sur la question des trois couloirs concernant Guéret ?

M. De TREGLODE

Le principe du débat public est d'entendre et de prendre en compte toutes les propositions qui sont faites. Il est vrai que le projet que RFF a présenté ne prévoit pas de gare nouvelle entre Poitiers et Limoges mais justement, tout l'intérêt du débat public est d'être ouvert à d'autres idées et si une suite est donnée aux études, de voir si celle-ci peut être approfondie.

M. PONS- Association d'usagers de la Ligne Limoges-Guéret

Je représente une association d'usagers qui utilisent le train régulièrement entre Guéret et Limoges. Effectivement, nous constatons tous les jours l'état de délabrement de la ligne et, avec une liaison d'une heure, ce n'est pas la panacée.

En revanche, je voulais rebondir sur l'intervention précédente. En effet, avec un raccordement sur la ligne historique, environ quinze kilomètres au sud de La Souterraine, pourquoi, plutôt que de faire une gare en rase campagne dont on sait qu'elle ne sera jamais correctement utilisée – il suffit de regarder ce qui se passe sur la gare de Picardie, censée desservir Amiens et qui est un peu perdue dans les champs de betteraves – ne pas utiliser une variante qui passerait par le Nord de La Souterraine ? Auquel cas on pourrait peut-être envisager l'arrêt de certains TGV en gare de La Souterraine. Ou pourquoi pas utiliser un raccordement qui permettrait à la ligne nouvelle de se connecter vers le nord et de temps en temps, sur les onze

liaisons TGV prévues, en avoir deux qui remonteraient à La Souterraine pour redescendre ensuite vers Limoges ?

Il nous semble également que le projet, tel qu'il est présenté, se base aussi sur l'amélioration de Guéret – Limoges. A l'heure actuelle, il faut une heure, dans des conditions pas très agréables. Il nous semble, pour que Guéret soit vraiment reliée à Limoges, qu'il faudrait arriver à un temps de parcours de l'ordre de 40 minutes. Cela signifie qu'il faut travailler sur l'état de la voie, qu'il faut améliorer la signalisation afin de permettre d'augmenter la fréquence des trains. Actuellement, entre Guéret et Limoges, il y a cinq allers-retours par jour, mais si onze TGV font la liaison, il faudra sans doute s'y connecter.

M. ANDRAULT

Merci Monsieur. Votre intervention est enregistrée comme toutes les autres.

M. THILLET

Monsieur ROUSSEAU, si on retire la population de la Nièvre et de Clermont Ferrand, on arrivera encore beaucoup plus qu'entre Poitiers et Limoges. Et il n'y a aucune raison de ne pas pouvoir franchir la Loire quand on voit le pont qui a été fait sur la Moselle pour le TGV Est. Je pense qu'aucun problème technique qui peut empêcher la construction d'une ligne ferroviaire ou d'une autoroute. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, ce n'est pas un problème technique qui va le stopper, cela est sûr.

M. ANDRAULT

Ce point de vue est noté. Il n'y a pas d'autres interventions, Madame la Présidente.

Mme LARIVAILLE

Avant de clore cette réunion, je voudrais demander à Monsieur PHALIPPOU pourquoi il a parlé de débat planifié. Le débat n'est pas planifié ; je pense que tout le monde s'exprime mais peut-être pas suffisamment, je ne sais pas.

M. PHALIPPOU

Je me suis peut-être mal exprimé, Madame la Présidente. J'ai voulu dire que c'était plus serein, plus calme, que la spontanéité des débats où chacun prend la parole sans qu'il y ait d'ordre d'intervention prédéfini.

Mme LARIVAILLE

Je pense que c'était courtois et je trouve que cela est bien. Mais vous étiez libres d'expression. Je pense que tout le monde a pu dire ce qu'il avait envie de dire, je l'espère en tout cas.

Je vais maintenant demander à Josette FOURRIER de faire une petite synthèse. Je ne sais pas si cela est très facile.

Mme FOURRIER- Membre de la Commission Particulière du Débat Public

Non, la synthèse n'est pas très facile car de nombreuses questions ont été abordées. Je vous rassure de toute façon, tout est enregistré et un compte-rendu exhaustif des débats sera fait.

Il y a eu de nombreuses interventions d'élus, de représentants associatifs, de représentants syndicaux. La plupart de ces interventions ont été reprises par des questions écrites qui auront des réponses par l'intermédiaire de Réseau ferré de France.

J'ai noté qu'il n'y avait pas eu de question sur le débat public lui-même, c'est-à-dire sur son organisation, mais que les questions se sont organisées autour de trois grands thèmes :

- Tout ce qui concerne l'aménagement du territoire et le désenclavement de la Creuse et du Limousin.

J'ai noté l'urgence soulignée par de nombreuses personnes et l'évocation de tout ce qui concerne les liaisons avec Paris, Roissy, Strasbourg, les connexions avec les LGV françaises et européennes, mais également l'importance des liaisons transversales Bordeaux – Lyon.

Ce premier thème de l'aménagement du territoire donne le contexte de l'ensemble du débat.

- Quel est l'apport réel du projet Limoges – Poitiers à la Creuse ?

De ce point de vue, un certain nombre de questions précises a été posé concernant :

- les temps de parcours,
- la longueur du trajet Guéret Paris - cette longueur a été évoquée avec la cohérence alors qu'on connaît une augmentation des prix de l'énergie et avec les notions de développement durable –
- les prix du billet,
- l'avenir des gares de Guéret et de La Souterraine,

- les délais et le financement,
 - la volonté réelle de faire ce projet,
 - les capacités de la gare de Montparnasse à absorber une clientèle supplémentaire
 - et, si le projet se fait, l'importance d'organiser le rabattement vers Limoges et l'amélioration des temps de parcours sur la liaison Limoges – Guéret.
- L'avenir de l'axe central, de l'axe historique. De ce point de vue ont été évoqués :
- les engagements pris par l'Etat et RFF au cours des quinze dernières années et la question de savoir ce qu'ils sont devenus,
 - les questions concernant la modernisation des infrastructures existantes, ce qui peut en être attendu,
 - le maintien des dessertes,
 - les deux grands projets que sont :
 - le projet pendulaire, POLT et pourquoi il a été abandonné ? Quels étaient réellement ses apports en termes de temps, de coût et de rentabilité ?
 - le projet de Ligne à Grande Vitesse Paris – Châteauroux ainsi que ses apports en termes de temps de parcours, de coûts et de rentabilité.

Je pense que nous retrouverons tout cela de manière beaucoup plus détaillée dans le compte-rendu exhaustif mais il s'agit d'une synthèse rapide de ce qui a pu être évoqué ce soir.

Mme LARIVAILLE

Merci Josette. Je pense que nous pouvons clore cette réunion. Je vous remercie d'avoir été présents et de vous être exprimés de façon courtoise comme on l'a souligné mais, je pense, efficace.

Merci. Bonsoir.