

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

Limoges, le 14 septembre 2006

**Réunion thématique**

**« LGV, aménagement du territoire et  
développement régional »**

---

**Participants :**

**CPDP :** Pierrette LARIVAILLE ; Michel ANDRAULT ; Michel PERIGORD ;  
André POINTUD

**MAITRE D'OUVRAGE RFF :** Naji RIZK ; Sylvestre SALIN

**EXPERTS :** Dominique ROYOUX, Etienne AUPHAN, Emmanuel De La MASSELIERE

**INTERVENANTS :**

M. THEPIN

Mme BONNETEAU

M. ROMEC- CFDT Transports Cheminots Limoges

M. TOUVILLE

Mme PEROL-DUMONT – Députée de la Haute-Vienne, Présidente du Conseil Général  
de la Haute-Vienne

M .CANIAUX – Président d'ALTRO

M. RODET – Député-Maire de Limoges

M. PAMBOUTZOGLOU – Vice-Président du Conseil Régional, Région Limousin

M. FRUGIER – Directeur des Ressources Humaines, Legrand

M. BERTRAND – Membre de d' ALTRO

M. BOUCHERON

M. GAULTIER

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

M. VANDENBROUCKE – Vice-Président du Conseil Régional, Région Limousin

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

M. BELLINGARD – Directeur du Développement, SNCF Limoges

Mme FRUCHON –Direction du développement, SNCF Limousin

M. ROLLAND

---

## Introduction

---

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges, projet qui nous est présenté par Réseau Ferré de France.

Nous sommes beaucoup moins nombreux que nous l'étions la dernière fois, mais c'est le lot des réunions thématiques. Cela dit, je vous remercie d'être venu à cette réunion. Je crois qu'il est important qu'il y ait une participation large du public à ce type de réunion, de façon à ce que le débat public puisse, effectivement, atteindre ses objectifs et prendre tout son sens.

La réunion de ce soir est, comme je le disais, une réunion thématique. Les réunions thématiques ont pour objet d'approfondir la réflexion sur les grands sujets qui, évidemment, ne peuvent être survolés que dans le cadre de réunions plus générales. Nous avons prévu 4 réunions thématiques et un atelier pédagogique.

Les sujets de ces réunions thématiques ont été choisis au regard du dossier du maître d'ouvrage et des arguments qui se développent, et également suite aux échanges que nous avons eus avec de nombreux acteurs régionaux, lors de la préparation du débat.

Aujourd'hui donc, nous nous interrogerons sur les effets d'une ligne à grande vitesse, sur l'aménagement du territoire et le développement régional. Tout de suite, quelques éléments concernant le déroulement de cette réunion. Je rappellerai le plus brièvement possible - parce que vous avez déjà entendu le discours, mais je crois que c'est utile pour les gens qui n'étaient pas là la dernière fois - ce qu'est la procédure du débat public, ses modalités d'organisation. Le maître d'ouvrage fera, ensuite, une présentation de son projet et répondra aux demandes d'éclaircissement suite à sa présentation. Nous rentrerons ensuite dans le vif du sujet ; nous avons prévu une réunion en deux temps :

- une première séquence qui sera consacrée au thème « Ligne à grande vitesse et aménagement du territoire »,
- une seconde séquence dans laquelle nous traiterons des effets attendus de la ligne grande vitesse sur l'attractivité économique et touristique du territoire.

## Principe du débat public

---

### Mme LARIVAILLE

La procédure du débat public a été instituée par la loi, afin de permettre à tous de participer au processus d'élaboration d'un projet ayant une incidence importante sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Cette procédure constitue une étape déterminante dans l'élaboration du projet car elle intervient très en amont avant toute prise de décision. Le débat porte ainsi sur l'ensemble du dossier, sur l'opportunité de réaliser ou non le projet, sur la manière dont il pourrait être réalisé s'il était décidé, et sur ses éventuelles conséquences économiques et environnementales.

Pourquoi un débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers Limoges ? Ce débat public a été décidé par la Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité administrative indépendante le 7 décembre dernier, suite à une saisine formulée par Réseau ferré de France. La Commission Nationale du Débat Public a pris sa décision au vu de l'importance des enjeux du projet en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire pour les deux régions Poitou-Charentes et Limousin, mais aussi pour plusieurs départements des régions voisines qui confèrent à ce projet un caractère d'intérêt national.

La deuxième raison qui a conduit la Commission Nationale à décider ce débat est l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement, selon les scénarios envisagés.

Quels sont les objectifs du débat public ? Je vous les rappelle rapidement.

- C'est d'abord vous informer sur le projet soumis au débat, de façon objective, complète et accessible à tous.
- C'est aussi vous permettre de vous exprimer, c'est-à-dire poser des questions - je dirais que, dans un débat public, il n'y a pas de questions interdites, pas de questions tabou - vous permettre également de formuler des avis, de faire des suggestions, etc.
- Le troisième objectif, c'est éclairer le maître d'ouvrage sur les suites qu'il donnera à son projet.

Les suites, c'est soit il poursuit son projet, soit il le modifie, suivant les enseignements qu'il tirera du débat, soit il l'abandonne. La décision, je le répète, à ce stade-là, n'est absolument pas prise.

Comment se passe le débat ? Ce débat est animé par une Commission Particulière du Débat Public que je préside. Cette Commission est composée de 5 membres qui ont été nommés par la Commission Nationale. Il n'y en a que 4 aujourd'hui à cette table, pour des raisons familiales :

- Michel ANDRAULT, magistrat,

- Michel PERIGORD, universitaire géographe,
- André POINTUD, ingénieur général honoraire du génie rural et des Eaux et Forêts,
- et moi-même qui suis cadre supérieur retraité d'EDF.

La cinquième personne est Josette FOURRIER, ancien médiateur d'EDF.

Notre mission, c'est bien sûr de veiller au bon déroulement du débat. Cela veut dire, si l'on reprend les objectifs du débat, permettre à chacun d'être informé, de poser des questions et recevoir les réponses à ces questions, et faciliter l'expression des opinions.

La Commission Particulière ne prend pas parti sur le fond. Je crois que ceci est très important. Nous sommes neutres, indépendants et nous ne prenons pas parti sur le fond, ni sur les arguments du maître d'ouvrage, ni, bien sûr, sur aucun des avis exprimés.

Nous sommes transparents dans la transmission de l'information. Nous ne filtrons pas les messages, exceptés les messages à caractère injurieux ou diffamatoire. Nous sommes équitables et nous traitons chaque avis, chaque contribution de la même façon. C'est la conduite des débats.

Dans un délai de 2 mois après le débat, nous ferons un compte-rendu précis, objectif et complet, de tout ce qui aura été dit et écrit pendant ce débat. La Commission Nationale en dressera le bilan. Ces documents, bien entendu, seront rendus publics. Le débat se termine le 18 décembre ; le 18 février, au plus tard, nous aurons remis notre compte-rendu. Le maître d'ouvrage disposera alors de 3 mois pour annoncer la suite qu'il entend donner à son projet. Trois mois, ça veut dire au plus tard le 18 mai 2007.

Comment participer au débat ? Au cours de ces trois mois et demi de débats, vous pouvez vous informer, vous exprimer, et ce, de différentes façons. Vous pouvez utiliser les outils de communication qui sont mis à votre disposition par la Commission : site Internet, courrier, courriel, carte T, etc. Vous pouvez participer aux réunions publiques ; vous pouvez évidemment faire les deux.

Nous avons prévu, à ce jour, 20 réunions publiques. Deux réunions générales de lancement ont eu lieu la semaine passée : une à Limoges, l'autre à Poitiers. Il y aura les réunions thématiques et l'atelier pédagogique dont j'ai parlé, des réunions territoriales qui seront plus orientées vers les incidences du projet sur la desserte ferroviaire locale et les conséquences sur les territoires concernés, des réunions de proximité où seront examinées plus avant les caractéristiques du projet et ses effets éventuels sur son environnement immédiat. Une audition publique est réservée à l'exposé de solutions ferroviaires qui peuvent être proposées par d'autres acteurs. Enfin, les réunions de synthèse seront destinées à valider les éléments retenus par la Commission dans le cadre de la préparation de son compte-rendu, et recueillir, bien sûr, les prises de positions finales à l'issue du débat.

Le calendrier, vous le trouverez dans le journal du débat ; vous le trouverez sur le site Internet. C'est un calendrier qui a été approuvé par la Commission Nationale, qui résulte, en particulier, des différents contacts que nous avons pu avoir avec les acteurs régionaux, mais ce calendrier, évidemment, peut évoluer dans la limite, bien sûr, des 3 mois qu'il nous reste. 20 réunions, c'est beaucoup pour 3 mois et demi.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Le débat public, c'est vrai, est un exercice qui n'est pas très facile. En ce qui nous concerne, nous souhaitons, évidemment, un débat constructif, ce qui implique la participation du plus grand nombre, et je vois avec satisfaction que la salle se remplit. Ce qui implique aussi que tous ceux qui veulent s'exprimer puissent le faire et que chacun fasse preuve, bien sûr, de la plus grande transparence, de la plus grande honnêteté vis-à-vis des informations qu'ils délivrent.

Voilà ce que je voulais dire sur le débat public. Si vous avez des questions à poser sur le débat public, sur les modalités d'organisation, je suis prête, bien entendu à y répondre.

## **M. THEPIN**

Je voulais savoir ce qu'étaient devenus les petits papiers qui n'avaient pas été lus.

## **Mme LARIVAILLE**

Les petits papiers qui n'ont pas été lus sont mis sur le site Internet et sont adressés pour réponse à qui de droit : à la Commission si la question nous concerne, à RFF si la question le concerne. De toute façon, vous aurez des réponses à tous les papiers qui ont été écrits. L'intérêt des questions écrites, justement, c'est qu'elles ont toujours des réponses écrites. Vous aurez une réponse ; nous nous sommes fixés un délai, sauf si la question est très compliquée et demande des recherches, qui est au maximum de 4 semaines.

Je voulais effectivement vous inviter à poser des questions écrites. D'abord, je pense que la question écrite, c'est une procédure peut-être plus équitable que la question orale. L'intérêt, c'est que vous avez des réponses écrites, qui vous sont envoyées soit par Internet, soit par courrier si vous mettez votre adresse sur la fiche.

Au niveau du déroulement de la réunion, nous avons décidé de co-animer à deux la réunion. Donc, aujourd'hui, l'animation de la réunion sera faite par moi-même et par Monsieur André POINTUD. Vous ne vous étonnez pas si la parole passe de l'un à l'autre. Nous essaierons de faire au mieux pour vous satisfaire.

Question matérielle, pour les personnes qui s'exprimeront oralement au cours de cette réunion, toutes les réunions sont enregistrées ; je vais vous demander de parler clairement dans le micro ; je vous demanderai également de vous présenter avant d'intervenir, de façon à ce que, dans le compte-rendu, l'on puisse mettre vos noms en clair et non pas vous désigner par « un intervenant ». La dernière fois, la réunion était peut-être un peu animée et beaucoup de gens ne se sont pas présentés, n'ont pas parlé dans le micro. Quand nous avons fait le verbatim qui doit être sur le site, j'imagine, à cette heure-ci, les noms ne sont pas indiqués et c'est quand même un peu dommage, et pour vous, et pour nous.

En ce qui concerne le déroulement de cette réunion, il est prévu un exposé du maître d'ouvrage. Ensuite, vous poserez vos questions. Nous avons décomposé la réunion thématique en deux séquences :

- Une première séquence que nous avons intitulée « LGV, vecteur d'aménagement du territoire »,
- une deuxième séquence sur les effets attendus de la LGV, sur l'attractivité économique et touristique.

Evidemment, à chaque séquence, vous aurez la parole, vous pourrez vous exprimer.

Je vais peut-être d'abord me tourner vers le maître d'ouvrage et lui demander, rapidement, de présenter le projet parce que c'est une réunion qui est dense au niveau du contenu et il ne faudrait pas qu'elle s'éternise non plus. Je présente la table RFF :

- Monsieur Naji RIZK, Chef de Division Centre Ouest à la Direction du Développement de Réseau Ferré de France,
- Monsieur Sylvestre SALIN, Chef de Projet du débat public LGV Poitiers Limoges.

---

### **Présentation du projet par le maître d'ouvrage**

---

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

Madame la Présidente, merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais vous présenter en une quinzaine de minutes en quoi le projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges participe à l'aménagement et au développement du Limousin.

En premier lieu, je voudrais donner un élément de cadrage qui a son importance. A l'horizon 2016, la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique permettra de relier Paris à Bordeaux en 2 heures 10. Il y a là, avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire, les prémices d'un réseau à grande vitesse sur l'ensemble de la façade Atlantique.

La région Midi-Pyrénées, récemment, au cours d'un débat public, s'est inscrite dans cette démarche de constitution d'un réseau sur la façade Atlantique, en choisissant, pour se raccorder à Paris, de passer par Bordeaux et, ainsi, Toulouse sera à 3 heures – 3 heures 10 de Paris. Avec la réalisation de cette ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, la grande vitesse sera aux portes du Limousin, mais ne desservira pas encore le Limousin, et Limoges sera encore à une centaine de kilomètres d'une LGV. C'est un élément de cadrage important.

La grande vitesse, d'une manière générale, agit comme une sorte de catalyseur qui participe au développement économique d'une région, d'un territoire. Qu'est-ce que cela pourrait donner sur le Limousin ? Un certain nombre d'échanges, notamment au cours d'un séminaire avec les acteurs du monde socio-économique, mais aussi un certain nombre d'entretiens, nous ont permis de définir 4 grands éléments :

1. Une LGV pourrait améliorer l'accessibilité du Limousin à Paris et à l'Ile-de-France ;

2. Une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges permettrait d'accéder directement et rapidement au réseau à grande vitesse, qu'il soit de la façade Atlantique, mais qu'il soit national et européen ;
3. Une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges permettrait de renforcer significativement les relations entre ces deux capitales régionales ;
4. Une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges permettrait d'accompagner le mouvement d'ouverture sur la façade Atlantique demandé par le Limousin.

Je vais revenir sur ces 4 éléments.

Une LGV entre Poitiers et Limoges, c'est un projet qui permet de rapprocher l'ensemble du Limousin à l'Ile-de-France et à Paris. Ça serait, à terme, de pouvoir mettre Paris à 2 heures de Limoges, et ce, par 11 allers et retours quotidiens. Ça serait aussi de pouvoir mettre Brive à 3 heures de Paris, également avec 11 allers et retours quotidiens. Ça serait aussi de permettre à Guéret d'accéder à Paris par des correspondances à Limoges.

C'est un projet qui rapprocherait, d'un point de vue économique, le Limousin de ses clients et qui rapprocherait les clients du Limousin. C'est un projet qui permettrait, si nous avons une réunion à 9 heures et demi en plein centre de Paris, d'éviter de prendre le TEOZ de 5 heures 47 et, peut-être, à terme, imaginer pouvoir prendre un TGV à 7 heures pour arriver à 9 heures au cœur de Paris et disposer d'une demi-heure pour aller à sa réunion. C'est donc un projet aussi qui permet de gagner du temps pour le travail, mais aussi pour sa vie privée.

C'est un projet qui permet aussi d'accéder directement et rapidement au réseau à grande vitesse qui se constitue. Il est important pour une ville comme Limoges de pouvoir être en relation avec l'ensemble des métropoles régionales françaises, mais aussi européennes. C'est important d'être en relation directe et rapide avec les grands centres d'échanges, de décisions, les grands centres économiques ; tout ceci participe au développement d'une région et de sa métropole régionale, et à son rayonnement d'une manière générale.

Il s'agit, en quelque sorte, de permettre à Limoges de prendre sa place dans le concert des métropoles régionales desservies par la grande vitesse d'une manière générale. A terme, concrètement, c'est pouvoir accéder à Roissy, c'est pouvoir accéder aussi à Lille, Londres, Bruxelles, Strasbourg, mais c'est aussi, à terme, pouvoir, via Poitiers, accéder à Bordeaux et à l'Espagne. C'est aussi pouvoir accéder à La Rochelle. Si on se place du côté de Poitiers et non plus de Limoges, c'est permettre à Poitiers d'accéder à Limoges et à l'ensemble du Limousin. Là, nous voyons aussi un élément important qui a été développé lors de la réunion sur Poitiers, nous voyons que Poitiers devient un carrefour ferroviaire, devient un pôle d'échanges. Il permet aussi, en même temps, l'ouverture du Limousin sur la façade Atlantique.

Concernant un niveau interrégional et non plus national ou européen, une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, à mon sens, va radicalement changer la façon de concevoir, de vivre les échanges entre les deux villes. A terme, avec cette ligne à grande vitesse, il sera possible de faire Poitiers Limoges en 45 minutes, voire 35 minutes alors que, actuellement, il faut plus de 2 heures, mais on pourra le faire aussi 10 fois par jour puisque 10 allers et retours quotidiens sont prévus entre les deux métropoles régionales. Donc une diminution par 2, voire par 3 du temps de trajet, une augmentation significative du nombre de fréquences puisque,

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
actuellement, nous sommes à 3 ou 4 allers et retours par jour, une amélioration du niveau de confort, la possibilité de desservir les deux villes centre à centre ; tout ça va bouleverser la façon de concevoir les échanges. Il sera tout à fait possible, quand on habite à Limoges, d'avoir une réunion à 8 heures et demi à Poitiers, de prendre un TGV, de faire une réunion de 3 heures, de reprendre un TGV à midi et d'être à 13 heures à Limoges. En faisant que la distance entre ces deux villes ne se calcule plus en kilomètres, mais en minutes, au niveau européen et même national, ces deux villes vont acquérir une visibilité meilleure, plus importante.

Autre élément important, c'est que ce projet est un véritable projet d'aménagement car il permet de faire en sorte – et grâce à la complémentarité des réseaux TER et TGV – que le temps qui est gagné entre Paris et Limoges puisse être répercuté à l'ensemble du Limousin, voire même au-delà, c'est-à-dire que nous avons un TGV qui arrive à Limoges ; par le biais des réseaux de transport urbain, mais également du TER, nous avons une dispersion sur Guéret, sur Périgueux ; le TGV continue sur Brive et, là, à Brive, même phénomène, nous avons une possibilité, avec le réseau urbain ou avec le réseau TER, ou même les réseaux de cars des Conseils Généraux, d'accéder à Tulle, Aurillac, Rodez. Ensuite, le TGV continue sur Cahors. Si vous voulez, il y a donc une diffusion progressive du gain de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire. Le TGV doit être intégré, doit se concevoir dans une chaîne de transport, ce qui fait que la grande vitesse n'est pas une fin en soi, mais simplement un moyen. Voici présentés les éléments qui font que, pour nous, ce projet est un véritable projet d'aménagement du territoire et qu'il permettra le développement des territoires qu'il dessert.

Concernant le projet de façon plus précise, le projet a été articulé autour de deux principes :

- le premier, c'est qu'on puisse avoir une desserte des gares centre de Limoges -Bénédictins et de Poitiers ;
- le deuxième, c'est de pouvoir faire un Paris Limoges en environ 2 heures.

J'insisterais sur le premier point, nous pourrions revenir sur le deuxième au cours des discussions, la desserte en gare centre de Poitiers et de Limoges. Cette LGV, à ses extrémités, se connectera sur les réseaux classiques actuels, ceci pour deux raisons :

- la première, c'est de pouvoir arriver dans les gares centre et de profiter des complémentarités avec les réseaux TER, avec les réseaux de transport en commun et les réseaux de car pour pouvoir permettre la diffusion que nous avons vue tout à l'heure ;
- la deuxième, c'est que, en utilisant les lignes existantes, on évite d'avoir à créer en milieu urbain et périurbain des infrastructures nouvelles ; et c'est beaucoup plus facile en terme d'insertion.

Le projet présente trois options :

- l'option dite Nord qui prend le parti, à la sortie de Poitiers, de venir se raccorder le plus rapidement possible sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse ;
- l'option Centre en rouge qui prend le parti d'utiliser le couloir des infrastructures existantes ;

- L'option Sud en vert qui, elle, utilise au maximum la LGV Sud Europe Atlantique, pour venir rejoindre Limoges ; au Nord de Ruffec, on oblique sur Limoges pour venir se raccorder sur la ligne classique Angoulême Limoges.

Je décris rapidement les options :

- L'option Nord : c'est une option qui a une longueur de 150 kms et nécessiterait la création, environ, de 100 kms de ligne nouvelle, pour un coût de l'ordre de 1,15 milliard d'euros. En matière de meilleur temps de parcours, c'est une option qui autoriserait un Brive-Paris en 3 heures, un Limoges-Paris en 2 heures, et qui permettrait de faire Poitiers-Limoges en 45 minutes.
- L'option Centre : cette option prend le parti d'utiliser le couloir des infrastructures nouvelles. C'est une option qui ferait 125 kms de long et nécessiterait la création de 115 kms de ligne nouvelle, longueur de ligne nouvelle la plus importante des trois options, ce qui explique son coût de 1,3 milliard d'euros. En terme de performances techniques, c'est l'option qui permettrait d'avoir les temps de trajet les meilleurs. Un Paris-Limoges pourrait être fait en 1 heure 50 et un Poitiers-Limoges en 35 minutes.
- L'option Sud : Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est une option qui prend délibérément le parti d'utiliser la ligne Sud Europe Atlantique sur le linéaire le plus important, pour profiter au maximum de la grande vitesse et qui, au Nord de Ruffec, obliquerait sur Limoges, donc une longueur totale de l'ordre de 160 kms, mais la section qui nécessiterait la création d'une section de ligne nouvelle la plus faible qui serait, dans le cas d'espèce, de 90 kms. Concernant les autres performances, quelles soient techniques en terme de temps de trajet ou en terme de coût, elles sont similaires à celle de l'option Nord ; un Paris-Limoges en 2 heures, un Poitiers-Limoges en 45 minutes et un coût estimé de 1,15 milliard d'euros.

En conclusion et pour finir, ce projet est un véritable projet d'aménagement dans le sens où, grâce aux complémentarités qui pourront être développées entre les réseaux de TER notamment et le réseau de TGV, c'est un projet qui améliorera significativement l'accessibilité de Limoges à Paris, mais également de Brive à Paris, mais aussi de l'ensemble des villes du Limousin qui seront connectées aux étoiles ferroviaires de Limoges et de Brive. C'est également un projet qui permet de renforcer les échanges entre Poitiers et Limoges, en les facilitant, en les amplifiant et en créant les conditions d'un véritable bi-pôle à l'échelle nationale et européenne. Voilà en quoi, à notre sens, ce projet constitue un projet d'aménagement du territoire. Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

## Débat avec la salle

---

### Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. Avez-vous des questions à poser à Monsieur SALIN ?

J'ai oublié de vous présenter notre équipe technique, avec Jennifer LIEGEOIS, Isabelle URO qui sont dans la salle, et Eric ANDRE qui se promène parmi vous et qui est là pour recueillir vos demandes d'intervention.

### Mme BONNETEAU

Bonsoir. Je suis commerciale et je souhaite me déplacer pour des raisons écologiques en train. Quand on voit le TGV Strasbourg-Paris : 2 heures 20 l'année prochaine, ça laisse rêveur. Les kilomètres Strasbourg-Paris, ce n'est pas Paris-Limoges.

La question que je vais vous poser est « est-ce que la France, c'est Paris ? ». Non, moi, je suis obligée d'aller à Lyon, donc je fais Limoges-Paris, Paris-Lyon parce que Limoges-Lyon, c'est à peu près 1 heure de plus, avec un train qui n'a pas du tout le même confort.

Demain, on voit les métropoles du Sud, Toulouse. Il faut savoir que, dans la région, il y a beaucoup de sociétés qui travaillent sur Toulouse et l'aérospatiale donc, demain, qu'est-ce qu'on fera ? On fera Limoges-Poitiers, Poitiers-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse, bonjour le kilométrage. C'est vrai que ce n'est pas donner envie aux gens de se déplacer d'une façon écologique. On entend les publicités « prenez le train, vous gagnerez du temps » ; pour Limoges, ce n'est pas vraiment le cas.

Est-ce que vous allez faire de l'aménagement quand vous parlez d'un aménagement Limoges Paris ? La France, ce n'est pas que Paris. Depuis 1982, il y a quelque chose qui s'appelle la décentralisation. Il y a des métropoles ; pour nous, il y a Lyon qui est une ville très importante.

Moi, je travaille dans l'environnement et dans l'eau. Le grand salon, c'est « Pollutec » ; le salon « Pollutec » de Lyon est le plus important. On n'arrive pas à déplacer les gens pour aller à Lyon. Qu'est-ce que nous avons comme choix ? C'est l'avion ou 5 heures en train, avec un changement de gare. Certes, Austerlitz -Gare de Lyon, ce n'est pas loin, mais il faut le faire. Quand je parle d'aménagement, c'est un aménagement réel. En plus de ça, vous parlez aménagement avec les TER. Les TER, ce sont les régions qui paient et les régions, elles ont de plus en plus à payer. Donc évitez d'employer le terme « aménagement du territoire ». De la ligne, peut-être, mais du territoire, non.

**Mme LARIVAILLE**

Excusez-moi, j'ai oublié de vous dire également d'éteindre vos téléphones portables.

**M. SALIN**

Lorsque j'ai fait, tout à l'heure, la présentation, j'ai parlé d'accéder à un réseau de villes. On a parlé, en premier lieu, de Paris, mais j'ai évoqué l'Aéroport Charles de Gaulle, j'ai évoqué Lille, j'ai évoqué Strasbourg, j'ai évoqué Bordeaux. C'est sûr qu'en TGV, on ne pourra pas aller directement dans toutes les villes de France.

Lyon, on sera obligé de passer par Paris, mais, maintenant, l'unité n'est plus le kilomètre, c'est le temps. On ne pourra pas aller partout directement. On pourra aller à un certain nombre d'endroits. Je pense que cette ligne, en se connectant notamment à Poitiers, offrira un panel de possibilités, soit directes, soit par correspondance.

Pouvoir aller à Poitiers, prendre un TGV qui fait Bordeaux-Bruxelles, pouvoir faire Limoges-Bruxelles et on ne passera pas à Paris, c'est une possibilité intéressante. Bien sûr, il n'y a pas que Paris, mais, justement, il y a en place, en ce moment, un réseau à grande vitesse qui permet de contourner Paris, qui ira en s'améliorant dans les années à venir.

RFF, dans sa politique, a construit un réseau en étoile sur Paris, mais ce réseau est en fin d'achèvement ; nous commençons maintenant à avoir des transversales ; nous commençons à avoir Rhin-Rhône qui permettra, au niveau de Lyon, de pouvoir aller sur l'Alsace, Strasbourg, mais qui pourra aussi permettre d'aller à terme sur Dijon et redescendre sur Lyon. On aura Bordeaux-Toulouse qui est une transversale assez importante, et Poitiers-Limoges.

**Mme LARIVAILLE**

Attendez, je crois que nous avons déjà débordé sur la suite de la soirée. Dans le cadre de cette soirée, il y a, effectivement, la présentation du maître d'ouvrage et, après, il y a un débat sur « LGV et aménagement du territoire ». Nous avons débordé un petit peu.

Cela dit, ce que je vous propose peut-être, c'est de demander à deux personnes, Monsieur ROMECH et Monsieur THEPIN, de dire sur quoi ils souhaitent intervenir. Ensuite, nous attaquerons sur le thème « LGV et aménagement du territoire », avec l'intervention de deux experts sur le sujet. Après, nous débattons à notre aise.

Monsieur ROMECH, c'était sur quel sujet votre question ?

### **M. ROMEK - CFDT Transports Cheminots, Limoges**

Ma question était technique concernant donc les raccordements sur l'option Centre qui est l'option la plus logique. Les raccordements, à la sortie de Poitiers et à l'entrée de Limoges, est-ce que nous les connaissons à peu près ? Sachant que nous faisons 115 kms de ligne nouvelle et 125 ; ça veut dire qu'on prend 10 kms de voie actuelle. Je suppose que c'est 5 kms à la sortie de Poitiers et 5 kms à l'entrée de Limoges.

Etant cheminot, je sais à peu près ce qui se passe. A l'entrée de Limoges, ça serait au niveau de Chaptelat à 7 kms de Limoges. Je ne sais pas s'il est prévu à la sortie de Poitiers d'éviter le tunnel de Saint-Benoît qui, déjà, est à 8 kms de Poitiers. Ça fait donc déjà 14 - 15 kms de voie actuelle. Les 115 kms, je ne sais pas comment ils ont été calculés.

Une autre question : le contournement de Poitiers, pourquoi n'est-il pas prévu ? Une ligne nouvelle, elle n'est pas nouvelle parce qu'elle passe en gare de Poitiers et ça fait 15 kms empruntés au Nord de Poitiers jusqu'au Sud. C'est un point singulier Poitiers qui n'est pas totalement l'avenir.

Troisième question : le Paris-Limoges sans arrêt à Poitiers, à quelle vitesse on passe en gare de Poitiers ?

### **M. SALIN**

Concernant votre question des raccordements, nous en sommes au niveau du débat public à des principes. Vous dire aujourd'hui ce que sera le raccordement, où est-ce qu'il sera, je ne peux pas vous le dire parce qu'il n'y a pas de tracé. Nous sommes sur des principes de raccordement. Monsieur RIZK qui a conduit les études pourra vous donner de plus amples informations.

Concernant la desserte de la gare de Poitiers, je l'ai dit tout à l'heure, la volonté, c'est de desservir les Gares Centre pour jouer la complémentarité avec les autres réseaux existants. C'est un parti pris qui me semble avoir toute sa justification pour jouer la complémentarité entre les réseaux.

### **M. RIZK- Chef de Division Centre Ouest à la Direction du Développement de Réseau ferré de France**

Pour vous donner quelques légères précisions, en ce qui concerne la question sur le linéaire et les additions faites, nous sommes dans des arrondis sur le linéaire, nous ne sommes pas à 2 ou 5 kms près. Comme l'a dit Sylvestre SALIN, nous n'avons pas de tracé. En fait, ça peut être une différence, comme vous l'avez évoqué, de 10 kms, mais qui peut finir par être 15 kms. Vous avez bien raison de dire qu'on est entre environ 3, 5, 7 ou 8 kms de chaque côté. C'est à peu près ça l'idée. Nous n'avons aucun point fixe aujourd'hui bien connu.

Quant à contourner les tunnels, il y en a bien un à Saint-Benoît. Dans l'idée, nous nous en sommes aperçus évidemment et il est prévisible d'essayer de le contourner

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public puisqu'il n'a pas le gabarit nécessaire, il n'est pas électrifié et ça nécessiterait des travaux lourds. Voilà un peu l'idée générale.

Concernant ce que vous avez dit sur le contournement de la gare de Poitiers, Sylvestre SALIN vous a donné quelques éléments de réponse. Je dirais qu'il y en a un autre aussi, c'est que ce projet prévoit, entre autres choses, de coupler les rames, de venir avec deux rames jumelées couplées entre elles, et de les découpler à Poitiers, ce qui fait aussi un élément technique de passage à Poitiers complémentaire à l'aménagement du territoire.

Le sans arrêt à Poitiers, pour l'instant, il est prévisible, en accord avec les transporteurs et la SNCF, qu'il y ait un aller et un retour sans arrêt à Poitiers. Il passera dans la gare de Poitiers dans les vitesses actuelles permises, je ne les connais pas, elles sont peut-être de 60 ou de 90 kms / heure, voire de 130. En tout cas, nous n'avons pas prévu de faire des prouesses et de passer à 200 kms / heure dans la gare de Poitiers, ce n'est pas l'objectif.

### **Mme LARIVAILLE**

Monsieur THEPIN avait demandé la parole.

### **M. THEPIN**

Bonsoir. J'ai une question à vous poser sur le développement du débat. Il se trouve que, dans cette salle, il y a des gens comme moi qui ne représentent qu'eux-mêmes, et d'autres qui sont des élus ; ils ont le droit de parler en leur nom, tout simplement, mais ils ont aussi le droit de parler au niveau de la commune.

Il ne faut pas non plus qu'il y ait une ambiguïté là-dedans, c'est-à-dire que, si on parle au niveau d'une collectivité locale, moi, je demande que soit jointe la délibération de la collectivité qui a été déposée à la Préfecture pour dire « voilà, je parle au nom de telle ou telle commune ».

Si je vous dis ça, c'est parce que j'ai une contribution qui a été envoyée par Marie-Françoise PEROL-DUMONT qui dit qu'elle parle en son nom personnel, mais, la dernière fois, elle l'a fait lire quand même par l'un de ses Vice-présidents du Conseil Général.

Quand on lit sa contribution, on se demande si c'est elle qui parle ou pas. Moi, j'aurais préféré que, dans ces cas-là, ce soit plus clair et qu'on dise « une délibération a été jointe » ou, s'il n'y a pas eu de délibération, c'est Madame X ou Monsieur Y qui parle en son nom.

Que Madame PEROL-DUMONT, que Monsieur RODET ou d'autres personnes parlent en leur nom, ce n'est pas gênant, ils ont le droit, comme moi, mais s'ils parlent au nom d'une collectivité, il doit y avoir une délibération jointe qui leur permet de parler au nom de cette collectivité. Excusez-moi d'être comme ça, mais, sinon, il y a inégalité au niveau du débat. Je pense que nous parlons, maintenant, de l'aménagement du territoire.

**Mme LARIVAILLE**

Nous allons parler d'aménagement du territoire tout de suite.

**M. THEPIN**

Au sujet de ce débat, d'abord, c'est un débat qu'il faut situer dans le temps ; c'est dans 15 ans. La France, dans 15 ans, c'est quoi ? C'est plus 4 millions d'habitants en 2020 et plus 9 millions en 2050. Il faut dire que nous ne serons plus dans le même contexte que maintenant, c'est-à-dire qu'il va y avoir encore une concentration de la population dans les grandes villes comme Paris, la région parisienne, etc. On parle beaucoup de développement durable, mais, en fin de compte, on ne fait pas de développement durable immédiat. C'est pour cela que j'ai déposé une contribution et que, je l'espère, je pourrai exposer à l'audition publique.

Quand on fait un débat comme ça, on ne dit pas « c'est dans 15 ans qu'on va faire quelque chose » ; il y a un projet qui a été fait d'amélioration des lignes actuellement, ça peut se faire en complémentarité - et j'expliquerai pourquoi dans mon projet quand j'aurai le droit - ça peut se faire en complémentarité, mais on doit faire quelque chose très vite, on ne doit pas attendre 15 ans. Ça, c'est la première chose que je voudrais dire.

Autrement, aménagement du territoire : j'ai entendu le Directeur Régional de la SNCF s'exprimer la dernière fois. Il n'a pour ainsi dire pas parlé du projet. C'est comme si, moi, dans le débat, je disais « j'ai planté tant de pieds de pomme de terre et tant de pieds de salade ». Or, toute entreprise comme la SNCF, si elle était vraiment tentée par ce projet-là, aurait appuyé ce projet. Elle a sûrement fait des études commerciales, mais le fait même qu'elle ne prenne pas position, ça veut dire qu'à mon avis, les études qui ont été faites par la SNCF, font que la SNCF ne veut pas de ce produit et, une nouvelle fois, même s'il y a une décision qui est prise par RFF de proposer telle ou telle chose, il y aura du lobbying qui sera fait derrière par la SNCF qui ne veut pas de ce produit parce qu'ils ont fait des études, il ne faut pas se faire d'illusion, et donc, il n'y aura pas d'aménagement du territoire. C'est pour cela qu'il faut pousser pour aller le plus vite possible.

Autre chose : ce projet, pour moi, c'est un projet politicien parce qu'il est venu juste avant les élections régionales et il va se terminer juste après les élections présidentielles.

Puisque nous parlons d'aménagement du territoire, est-ce qu'il y a quelqu'un de la DATAR ici ? Je crois que ça aurait été sa place.

**Mme LARIVAILLE**

Merci de laisser la parole aux autres. Vous nous écrivez.

**M. THEPIN**

C'est quand même étonnant qu'il n'y ait même pas un représentant de l'aménagement du territoire à cette réunion. Moi, ça me paraît suspect.

**Mme LARIVAILLE**

Vous nous écrivez, nous transmettrons à la DATAR.

**M. THEPIN**

Oui, je vous écrirai, mais, dans le débat, est-ce qu'il y a des gens qui ont lu les contributions qui ont été déposées ? Absolument pas.

Quand on fait croire que le Limousin est tourné vers l'Atlantique, ça me fait sacrément sourire parce que ça fait un moment qu'on le saurait.

**Mme LARIVAILLE**

S'il vous plaît, Monsieur, il est prévu dans le cadre de cette réunion une séquence « aménagement du territoire » que nous allons ouvrir tout de suite. Dans le cadre de cette réunion, nous avons demandé à Monsieur Dominique ROYOUX d'intervenir. Il est spécialiste de l'aménagement du territoire, professeur associé à l'université de Poitiers. Il est également directeur du service recherche & développement à la Communauté d'Agglomération de Poitiers. Il intervient, là, comme spécialiste de l'aménagement du territoire et il va nous parler de l'évolution de la politique d'aménagement du territoire en France.

Ensuite, vous entendrez Monsieur Etienne AUPHAN qui est professeur émérite de géographie économique et des transports à l'université Paris-Sorbonne. Il nous parlera de l'apport d'une ligne grande vitesse au territoire.

Vous avez donc deux spécialistes que vous écoutez attentivement parce qu'ils sont très intéressants. Après cela, nous vous laisserons la parole et nous aurons, ensuite, une intervention de Monsieur Emmanuel De La MASSELIERE de SETEC Organisation qui présentera les résultats de l'étude que lui a confié RFF et qui porte précisément sur les incidences possibles d'une LGV entre Poitiers et Limoges sur l'aménagement du territoire.

Je pense qu'il va falloir se discipliner et, lorsque vous prenez la parole, je vous demanderai de limiter votre temps de parole à 3 minutes maximum car la salle est bien pleine et tout le monde a droit à la parole.

**Première séquence : « la LGV, vecteur d'aménagement du territoire ? »**

**Intervention de cadrage**

**M. ROYOUX, professeur associé à l'université de Poitiers, Directeur du service recherche & développement à la Communauté d'Agglomération de Poitiers**

Merci Madame la Présidente et merci de votre invitation. On m'a demandé de donner une évolution de la définition de l'aménagement du territoire en 10 minutes et j'essaierai de m'y tenir.

Parler de l'aménagement du territoire, c'est, en fait, parler d'une histoire très courte parce que l'aménagement du territoire, le terme n'existe que depuis la seconde guerre mondiale, mais nous sommes déjà loin de la première définition qui a été donnée par Monsieur Claudius PETIT, Ministre de la reconstruction, qui, en 1950, disait « l'aménagement du territoire, c'est la recherche d'une meilleure répartition » - le mot clé, c'est « répartition » - « répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et des activités économiques ».

Cette meilleure répartition, en France, a été longtemps le fait de l'Etat et, après la seconde guerre mondiale même, associée à la grandeur de la France. C'était un message et un concept très gaullien l'aménagement du territoire après la seconde guerre mondiale.

Les questions d'aménagement du territoire ont d'ailleurs été très longtemps présentes en première ligne sur la scène gouvernementale avec la création de la DATAR en 1963 (Délégation à l'Aménagement du Territoire et l'Aménagement Régional), avec ce grand projet des métropoles d'équilibre en 1964, avec cette obsession de l'unité du territoire, de l'unification d'un espace très contrasté qui nous vient du Moyen-Âge et qui doit être compatible - dit l'Etat à ce moment-là - avec une espèce de message de l'universalisme que l'Etat essaie de délivrer et de l'intégration pour tous à cette époque, époque très marquée par la création de nouvelles infrastructures surtout, en terme d'aménagement du territoire, d'infrastructures routières et autoroutières, marquées aussi par des outils uniformes, les mêmes partout, notamment, par exemple, une décentralisation industrielle conçue de la même manière sur tous les espaces périphériques à plus de 2 heures de la couronne parisienne.

Nous sommes très marqués, à cette époque, par un ouvrage qui a été fondateur en terme d'aménagement du territoire, un géographe qui s'appelle Jean-François GRAVIER et qui a écrit « Paris et le désert français » qui délivre une espèce de message de consolidation de l'espace français où l'on s'estime victime de la concentration démographique et économique. Les mots clés, c'est bien « rattrapage », compensation liée à cette fameuse répartition que j'ai rappelée en introduction.

Les choses changent très vite et, là, je n'ai pas le temps, en 10 minutes, d'évoquer le poids de la dimension européenne, le poids de la décentralisation et de ses nouveaux

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
outils financiers. Michel ROCARD invente les contrats de plan Etat-Région en 1984 qui vont devenir les outils majeurs dans l'aménagement du territoire, dans le financement notamment d'infrastructures qu'on élargit un petit peu puisque, maintenant, nous estimons que les infrastructures, par exemple, universitaires, sont des points d'ancrage de l'aménagement du territoire. Décentralisation qui, avec ses points positifs, a tenté un rapprochement de la décision publique du lieu où elle s'exerce, avec ses points négatifs aussi, des transferts de charges sans toujours la compensation qui va avec, dans un cadre de fragmentation trop souvent du pouvoir local.

En tout cas, l'aménagement du territoire, sous l'effet de la généralisation de la mobilité, change un petit peu de focal et se focalise sur la question de l'accessibilité plutôt que de la répartition. C'est d'ailleurs très marquant dans les deux dernières grandes lois d'aménagement du territoire qui ont été celles que la France a produites :

- la loi PASQUA en 1995,
- la loi VOYNET en 1999.

Je fais un mixte des deux pour vous citer les articles premiers de chacune de ces lois : « la politique d'aménagement et de développement du territoire a pour but d'assurer à chaque citoyen l'égalité des chances sur l'ensemble du territoire et de créer les conditions de leur égal accès au savoir » ; nouvelle dimension, le savoir, dans l'aménagement du territoire. Par contre, on garde des effets traditionnels : elle a pour objet la mise en valeur aussi et le développement équilibré du territoire. A cet effet, elle corrige les inégalités des conditions de vie des citoyens liées à la situation géographique, et à ses conséquences en matière démographique, économique et d'emploi. Elle vise à compenser les handicaps territoriaux.

Ce que rajoute la loi VOYNET, c'est que tout cela doit se faire dans un cadre qui respecte l'environnement et qui soit économiquement acceptable. C'est le fameux développement durable.

Cette évolution a remis au goût du jour aussi la notion de territoire. Territoire, c'est égal « espace plus identité ». Le territoire, c'est un espace qui dispose d'un attribut de possession et d'identification. C'est un espace approprié, c'est la composante identitaire de n'importe quel espace qui est due à nos multiples formes d'appropriation que chacun de nous connaît : appropriation individuelle, collective, communautaire, organisationnelle, institutionnelle, etc. Le territoire, ça renvoie à des valeurs et à des usages culturels que l'homme inscrit dans l'espace.

Alors, ça change les données de l'aménagement du territoire qui se gère à un niveau plus local maintenant, mais qui, aussi, se gère différemment, qui peut gérer des tensions au niveau local, tensions, par exemple, entre les territoires de gestion et les territoires de vie de chacun des citoyens. Les territoires de gestion, ce sont les fameux territoires administratifs qui ne prennent pas forcément toujours en compte le vécu des habitants, par exemple, en terme de mobilité sur de grandes distances entre la périphérie et les pôles centres où se concentre encore très souvent l'emploi par rapport à l'habitat qui est souvent dispersé et étalé dans la France contemporaine. L'aménagement du territoire, au niveau local, gère ces tensions ou ces adéquations entre territoire de gestion et territoire des besoins de la population.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
L'aménagement du territoire, c'est aussi l'articulation à partir d'un point de différentes échelles. Cette articulation des échelles, c'est une nouvelle dimension du travail d'aménagement du territoire ; le TGV, la LGV est un bon exemple de cette fameuse articulation des échelles parce qu'à partir du même point, la gare, par exemple, nous n'avons pas les mêmes besoins ou les mêmes attentes. Certains partiront de cette gare pour aménager une échelle locale et, souvent, les gares et les arrivées du TGV dans les gares sont souvent l'occasion de transformation des centres villes, renouvellent les fonctions mêmes des centres villes : on refait des centres d'affaires tout près des centres villes ou même dans les centres villes grâce aux gares TGV. Nous avons une échelle de développement qui est importante grâce au TGV et on ne s'occupe pas forcément immédiatement de mobilité à ce niveau-là, mais aussi, bien sûr, la gare TGV, c'est aussi l'occasion de renforcer l'aspect multimodal, c'est-à-dire la rencontre entre des moyens de transport à l'intérieur du même secteur, le transport ferré, local, régional, interrégional, national, voire européen, mais aussi d'autres moyens de transport interurbains, urbains, etc.

A travers le TGV, nous voyons bien que l'aménagement du territoire, c'est de la fréquence, c'est du confort nécessaire, c'est de la gestion d'horaires, c'est de la gestion d'interconnexion. Nous voyons bien qu'à travers ces notions-là, ces dimensions nouvelles qui sont nécessaires à cause de la généralisation de la mobilité qui est vraiment le facteur clé, qui explique cette nouvelle condition d'aménagement du territoire, nous sommes assez loin de la définition de Monsieur Claudius PETIT. En 50 ans, nous avons fait drôlement évoluer cette conception d'aménagement du territoire. Nous ne parlons plus du tout de la même chose. Je vous remercie.

## **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur ROYOUX. Je laisse la parole à Monsieur Etienne AUPHAN.

## **M. AUPHAN, Professeur émérite de Géographie Economique et des Transports à l'Université Paris Sorbonne**

Je vous remercie Madame la Présidente. Je vais essayer de continuer, cette fois-ci, d'une façon moins générale, c'est-à-dire dans quelle mesure le réseau TGV qui s'est mis en place depuis maintenant 25 ans a contribué ou non à un aménagement du territoire. Ce qui est certain, c'est que, pour bien comprendre ce qu'est une ligne à grande vitesse à la française, aujourd'hui, il faut se référer au modèle initial de la grande vitesse en France et voir la manière dont il a évolué.

Le système TGV français, c'est un système de transport différent de celui du système traditionnel, du train classique, et qui comporte trois éléments :

1. une nouvelle infrastructure, c'est la ligne à grande vitesse ;
2. un nouveau matériel, c'est le TGV ;
3. des méthodes commerciales également différentes.

➤ Une nouvelle infrastructure :

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Nous allons voir comment, sur chacun de ces points, la situation a évolué. A gauche, c'est la situation pré-TGV ; à droite, c'est comment le TGV a modifié cette situation et les effets qui en ont résulté.

La nouvelle infrastructure, c'est d'abord une ligne à grande vitesse, une nouvelle ligne. Vous avez ici le réseau classique du Sud-Est et nous avons conçu un nouveau lien, une nouvelle ligne. C'est donc une nouvelle ligne à grande vitesse sur un tracé différent et sur laquelle nous reportons – c'est ça l'objectif – l'ensemble du trafic de grande ligne éventuellement sur un itinéraire qui n'a plus rien à voir avec l'itinéraire précédent au moins en partie.

Alors que, initialement, c'était le profil qui était le plus important puisque la locomotive à vapeur grimpait très mal, donc on suivait les vallées et, évidemment, la conséquence était que le tracé était assez sinueux, aujourd'hui, avec la vitesse, c'est totalement différent. Ce que l'on recherche avant tout, c'est de pouvoir aller vite et, par conséquent, de maîtriser les effets de la force centrifuge et donc, d'avoir un tracé le plus rectiligne possible. Cela dit, il y a deux manières de réagir à cette contrainte :

- la première, c'est d'avoir aussi un nivellement de très grande qualité et donc, d'avoir des ouvrages d'art très importants, des viaducs, des souterrains, etc., ce qui rend le coût de l'infrastructure très cher ; c'est le système des allemands.
- la seconde, c'est le système français : c'est de coller le plus possible au terrain et d'avoir le minimum d'ouvrages d'art, donc d'avoir un coût de construction d'infrastructure minimal, mais, évidemment, cela nécessite un matériel tout à fait particulier qui soit apte à avaler ces profils très difficiles.

Cette nouvelle infrastructure, c'est aussi un saut en vitesse de l'ordre de 140 – 160 à 250 – 350 kms / heure, ce qui fait une durée de parcours réduite de moitié pour toutes les liaisons sur la ligne à grande vitesse. Vous voyez ici les courbes isochrones qui se réduisent considérablement, l'essentiel du territoire français étant maintenant à 3 ou 4 heures de la Capitale.

Cette nouvelle infrastructure, c'est encore des emprises qui étaient ouvertes sur les anciennes infrastructures et qui, aujourd'hui, sont des emprises totalement closes. Par conséquent, il y a là sur le plan environnemental un effet de coupure linéaire plus ou moins maîtrisé, avec les différents passages.

C'est également des nuisances sonores et surtout vibratoires réelles pour le TGV, ce qui entraîne des oppositions, nous le savons, des riverains dont nous verrons qu'ils ne sont pas directement intéressés par cette nouvelle infrastructure et, par conséquent, des demandes de mise en souterrain ou de protection phonique.

C'est également le passage d'une infrastructure qui avait de très nombreuses gares et haltes, etc., même si elles n'étaient pas toutes utilisées, à une infrastructure, cette fois-ci, nue, c'est-à-dire, théoriquement, même s'il y a des exceptions, sans arrêt, sans halte, sans gare. Autrement dit, le TGV traverse son territoire en quelque sorte en parasite, entre les extrémités de la ligne, bien entendu.

On passe également avec le TGV sur la nouvelle infrastructure d'un réseau maillé à un réseau polarisé, c'est-à-dire rayonnant à partir de Paris. C'est celui que vous voyez là. Je réponds tout de suite à Madame qui avait dit « Paris, etc. ». Oui, la seule manière, aujourd'hui, de concevoir un saut technologique en vitesse, c'est précisément de concentrer les trafics sur des infrastructures extrêmement performantes et ça n'est

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public plus – qu'on le veuille ou non – la distance terrestre qui compte, mais uniquement le temps, exactement comme nous le faisons avec l'avion. Cette restructuration des réseaux que l'on appelle les réseaux polarisés ou en « hub » se fait dans tous les modes de transport, que ce soit l'aérien, que ce soit le maritime, que ce soit les autoroutes.

Dernière chose, évidemment, cette polarisation sur Paris, en particulier, a pour effet que les transversales classiques sont évidemment un peu affaiblies. Elles sont affaiblies, mais pour le seul trafic de proximité, le trafic de grande ligne étant transféré précisément sur des itinéraires beaucoup plus allongés kilométriquement, mais beaucoup plus rapides en temps.

Il faut savoir aussi que ce réseau qui est radial sert par la ligne d'interconnexion francilienne à assurer précisément les anciennes relations transversales, dans des conditions de temps et de confort meilleures.

Sur les gares, la nouvelle infrastructure avait été conçue initialement dans l'absence totale d'arrêts intermédiaires et de gares, ce que nous pouvons considérer comme des erreurs initiales. Vous avez ici le cas de Le Creusot, Montchanin. Vous voyez la localisation des gares classiques et la localisation de la gare TGV. Ici, à Macon, aussi même chose ; il n'y a aucune correspondance entre le réseau TER et le réseau à grande vitesse. Il s'agissait, bien entendu, d'une image de la coupure ; il fallait que le réseau à grande vitesse corresponde à l'avion et non pas à l'image de vétusté que le réseau classique véhiculait alors. Même chose à Avignon : là aussi, il doit y avoir théoriquement un raccordement, mais il n'y est pas. Dans tout ce que vous voyez là, il y a exurbanisation, c'est-à-dire sortie de la gare, de la ville, du centre ville vers la périphérie et donc transfert de la fonction de grande ligne à l'extérieur.

#### ➤ Le nouveau matériel :

Le nouveau matériel, tout le monde le connaît. Simplement, ce qu'il faut voir, c'est que ce nouveau matériel est un matériel spécialement conçu pour les lignes à grande vitesse en raison de leur caractéristique de profil notamment, ce qui interdit l'échange, l'osmose à double sens entre le réseau classique et le TGV. Si les TGV peuvent circuler sur le réseau classique, l'inverse n'est pas possible bien évidemment.

#### ➤ Les nouvelles méthodes commerciales :

Ce sont celles qui sont imitées de l'avion. Notamment, chaque TGV, chaque rame qui est donc un matériel indissociable de capacité invariable, etc. a une destination ou un ensemble de destinations, en tout cas, à flux très spécialisé.

Alors que les parcours intermédiaires étaient possibles sur le réseau classique, sur les lignes à grande vitesse, évidemment, ils ne sont pas possibles puisque soit il n'y a pas d'arrêt, soit ces arrêts sont gérés de telle manière qu'ils ne puissent pas être utilisés pour des liaisons partielles, par exemple, entre Le Creusot et Macon, en partie dans la vallée du Rhône, ce qui fait que le TGV est un système qui est conçu pour les liaisons à grande distance.

Par contre, il permet une fréquence beaucoup plus importante et, par conséquent, une tendance vers le cadencement.

Enfin, les méthodes imitées du transport aérien : alors qu'autrefois, l'accès au train était totalement libre, aujourd'hui, l'accès est totalement contrôlé, ce qui est là aussi

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
une autre façon de voir les choses. Autrement dit, le système français à grande vitesse a pour effet de substituer à la desserte classique de grande ligne un nouveau réseau rapide, sur de nouvelles infrastructures, qui est largement indépendant du réseau classique, un petit peu comme le réseau autoroutier et les LACRA ; les liaisons à caractéristique autoroutière ont pris la place, pour les grandes distances, du réseau routier issu du 19<sup>ème</sup> siècle.

Enfin, dernière chose : voilà comment s'insère la liaison Poitiers-Limoges et comment elle peut s'insérer dans le réseau français et européen à grande vitesse. Vous voyez qu'il s'agit là d'un maillon à double fonction : soit à fonction radiale, c'est-à-dire relier Paris et les villes au-delà de Paris, bien entendu, au Limousin, mais déjà l'amorce éventuellement d'une transversale d'un nouveau genre qui pourrait faire en sorte que s'amorce une nouvelle liaison qui manque si cruellement entre l'Ouest de la France et le Centre-Sud, à la condition toutefois que l'on revienne sur la bifurcation de Courtalin qui est ici, entre la branche bretonne et la branche Sud-Ouest du TGV Atlantique, c'est-à-dire soit que l'on mette une gare de correspondance ici entre les différents flux, ce que la DATAR avait demandé à l'époque du TGV Atlantique et qui avait été refusé par la SNCF, soit, mieux encore, qu'il y ait un raccordement dans la troisième branche, c'est-à-dire de l'Atlantique vers le Sud-Ouest et vice-versa, de manière à ce qu'il puisse y avoir éventuellement des TGV directs reliant la Bretagne avec le Sud du Massif Central qui est profondément enclavé vers l'Ouest et qui éviterait le détour d'au moins une heure jusqu'à Paris. Voilà ce qui valoriserait fortement le barreau Poitiers -Limoges. Je vous remercie.

### **Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur AUPHAN. Des réactions de la salle, par rapport à ces deux interventions ?

---

### **Débat avec la salle**

### **M. TOUVILLE**

Je n'ai pas de délibération ; je ne représente que moi. Il y a une question que je voudrais poser à Monsieur AUPHAN. Si la ligne Limoges-Poitiers est construite, au niveau de l'aménagement du territoire, quel que soit le profil choisi, c'est-à-dire le tracé Nord, le tracé Centre ou le tracé Sud, ça n'a aucune incidence sur l'aménagement du territoire qui est compris entre Limoges et Poitiers, sauf si, par exemple, vous me dites que les ouvrages d'art seront communs à la voie routière qui peut être améliorée aussi, et à la ligne ferrée.

### **M. AUPHAN**

Non, effectivement, puisqu'à ma connaissance, mais RFF le confirmera, il n'y a aucune gare prévue entre les deux villes.

**M. TOUVILLE**

Conclusion, quel que soit l'endroit où elle passe, ça n'a pas d'importance au niveau des habitants, au niveau de l'aménagement du territoire.

J'aurais une remarque : si la ligne TGV était faite entre Châteauroux et Limoges, par exemple, il n'y aurait pas d'arrêt dans la Creuse. Il faut arrêter de « bassiner » les gens de la Creuse en leur disant que la liaison par Châteauroux est plus rapide que par Limoges.

**M. AUPHAN**

Alors, là, je laisse à RFF le soin de répondre.

**M. SALIN**

Vous voulez dire que, si il y avait une desserte entre Châteauroux et Limoges, il n'y aurait pas de desserte de la Creuse. Le principe des lignes à grande vitesse, c'est d'avoir le minimum de gares intermédiaires.

**M. TOUVILLE**

Donc, au niveau aménagement du territoire, pour reprendre l'exposé universitaire, que la ligne passe au Nord, au Sud ou au Centre, au niveau aménagement du territoire, c'est strictement la même chose ?

**M. AUPHAN**

Oui, c'est strictement la même chose, mais ça n'est pas la même chose en ce qui concerne l'implantation au sol.

**M. TOUVILLE**

Je suis d'accord, sauf si vous me dites, par exemple, qu'on améliore la voie routière avec le train en dessous.

**M. AUPHAN**

Oui, mais, là, soyons bien d'accord, il s'agit de relier Poitiers à Limoges, autrement dit de relier Limoges au réseau à grande vitesse national et international.

**M. TOUVILLE**

Donc, au niveau du débat public, l'avis sur le tracé, à la limite, pour les populations traversées, ça n'a pas d'importance. Le seul sujet, c'est d'où on part et où on arrive. Qu'on passe par Bellac, par Confolens ou par Chauvigny...

**M. AUPHAN**

Je vous ai dit que tout cela avait une importance pour les riverains.

**M. TOUVILLE**

Au niveau de la nuisance, mais pas au niveau de la desserte.

**M. AUPHAN**

Pas au niveau de la desserte, effectivement.

**Mme LARIVAILLE**

Madame PEROL-DUMONT, vous avez la parole.

**Mme PEROL-DUMONT - Députée de la Haute-Vienne, Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne**

Mesdames, Messieurs, tout d'abord, à ce monsieur que je ne connais pas, mais qui m'a interpellée tout à l'heure, je voudrais dire simplement que son propos n'était pas très clair. Je crois d'ailleurs qu'il s'est exprimé par écrit dans la presse, si j'ai bien cru reconnaître le nom, et je ne l'ai pas mieux compris d'ailleurs dans la presse que oralement. Peut-être aura-t-il l'occasion de me préciser son propos.

Je voudrais m'excuser de n'avoir pu être personnellement présente lors du débat précédent. Un aléa familial incontournable ne me l'a pas permis.

J'avais eu l'honnêteté intellectuelle de dire que la contribution que je présentais n'avait pas été soumise à la collectivité que j'ai l'honneur de présider, je n'ai pas grande inquiétude. C'est, en tout cas, la demande que je présenterai. Les axes que j'ai présentés ici seront ceux que je défendrai devant la Collectivité Départementale, Collectivité qui n'a pas beaucoup changé depuis 1996. C'est en 1996 que j'ai fait le vœu déjà en faveur de ce tracé-là en disant que, pour autant, il n'était pas antinomique d'aménagement sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Les choses sont donc très claires.

Je crois que ce serait vous faire injure, Madame la Présidente, Messieurs, que de penser que nous sommes assez sots en Haute-Vienne pour que vous ayez à nous

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public expliquer qu'une liaison à grande vitesse est un élément essentiel de l'aménagement du territoire. Nous en sommes, bien évidemment, convaincus. Encore faut-il savoir ce que l'on entend par aménagement du territoire. Il y a effectivement l'aménagement du territoire national, et un élément qui contribue à l'aménagement du territoire national, en nous apportant une liaison rapide avec la Capitale nationale, est un élément incontournable pour nous. Il y a parallèlement – et Monsieur avait raison – des nécessités d'aménagement des territoires départementaux et régionaux qui nous incombent très largement à nous, les élus locaux, et nous aurons, en complément de cette ligne LGV dont j'espère simplement qu'elle se réalisera vite, à faire notre travail d'élus locaux et à organiser les rabattements nécessaires. Soyez assurés, Mesdames, Messieurs, que nous le ferons ou, si ce n'est pas nous, celles et ceux qui nous succéderont, j'imagine, auront à cœur de le faire.

Je parle en mon nom propre, je parle aussi comme Présidente du Conseil Général. Je parle également comme Députée et je parle comme Députée membre de la délégation parlementaire à l'aménagement du territoire depuis sa création, suite à la loi VOYNET. Je parle également comme représentante de l'Association des départements de France à l'ex DATAR devenu DIACT. Ce n'est pas un changement sémantique qui me plaît beaucoup parce qu'il est porteur d'un certain nombre de conséquences. Je préfère l'aménagement à la compétitivité, mais allons-y pour la DIACT.

Je dirais donc que, oui, nous avons besoin d'une liaison TGV. Certes, nous n'en avons pas besoin seulement sur Paris. Nous en aurions une en transversale, effectivement, pour aller sur Lyon, ça serait merveilleux, mais la mariée serait trop belle si tout arrivait à la fois. Moi, je dis banco, banco pour une liaison LGV par Poitiers.

J'ai regretté, en son temps, la décision prise par le Gouvernement de saborder le projet POLT. Le Gouvernement a porté le premier coup de dague. Le retrait de la Région Midi-Pyrénées a porté le deuxième. Les choses sont ce qu'elles sont ; nous pouvons toujours regarder dans le rétroviseur, nous n'avancions pas beaucoup en regardant dans le rétroviseur. Je suis donc favorable à cette liaison, je dis simplement qu'il faut que les choses avancent et il faut qu'elles aillent vite. Nous pouvons toujours dire que la mondialisation, nous sommes contre ; la compétitivité, nous sommes contre. Ce sont des éléments qui sont là. Nous avons à lutter, nous avons à les maîtriser, mais ce sont des faits et ils sont têtus. Si notre département et si notre région ne sont pas dans le concert des grands départements et des grandes régions reliées à la métropole régionale et donc reliées à l'Europe rapidement, nos enfants et nos arrières petits-enfants nous en feront grief et ils auront raison. En tout cas, moi, en tant que citoyenne, mais surtout en tant qu'élue politique, c'est un risque que je ne voudrais pas prendre.

Je dis simplement que, parallèlement à ce dossier, il y a à l'étude la mise à deux fois deux voies de la RN147 ; l'on ne peut pas étudier un projet de LGV sans tenir compte des impacts environnementaux, des impacts sociaux, des impacts humains qu'il y aura. Il faut donc que ces deux dossiers soient étudiés concomitamment parce que, sinon, il y aurait là, pour le coup, une erreur en terme d'aménagement du territoire.

Je crois, par ailleurs – et ça a été dit – que l'ouverture sur la façade Atlantique est un élément déterminant. Là aussi, nous pouvons regretter l'hyper-métropolisation, les très grandes villes. La seule façon de lutter contre l'hyper-métropolisation, c'est de relier les grandes métropoles, mais des métropoles de taille moyenne à l'échelle européenne et à l'échelle mondiale. Tel est le cas de Poitiers et Limoges. Il est important que Poitiers et Limoges soient reliés par des liaisons ferroviaires et routières dignes du 21<sup>ème</sup> siècle, et non plus par des chemins de chèvres.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Je dois laisser la parole. En tout cas, sachez Madame et Messieurs que je suis favorable à ce projet et que je le défendrai dans ma collectivité. Pour autant, se poseront les questions des financements et, dans le contexte financier actuel qui est fait aux collectivités territoriales, ça sera une grande question et il faudra la poser.

## **Mme LARIVAILLE**

Merci Madame. Monsieur CANIAUX a demandé la parole depuis un certain temps.

## **M. CANIAUX- Président d'ALTRO**

Merci Madame la Présidente. Je suis Président d'ALTRO. Je représente aussi le Syndicat UNSA des cheminots.

J'aimerais dire que je suis content d'entendre les uns et les autres s'exprimer sur la transversalité. C'est pour ça que je tenais à vous rassurer, Madame, parce que, effectivement, ALTRO (Association Logistique Transport Ouest) milite pour cette transversalité et voit dans la liaison Poitiers-Limoges le premier maillon de cette transversale. Je pense que c'est pour cela qu'il faut se mettre très vite d'accord sur le principe, afin que nous puissions partir et aller dans les délais qui nous sont promis, c'est-à-dire 2016.

Je voulais dire aussi que l'aménagement, c'est certes cette transversalité, cette ceinture « gibaut », qui empêche nos vies d'être aspirées vers Paris. Aujourd'hui, il faut quand même dire que Poitiers est plus proche de Paris que de Limoges. Il faut mettre un terme à cette absurdité.

L'aménagement du territoire, c'est aussi garantir la desserte sur les axes historiques, notamment l'axe du POLT. Il faudra donc y travailler et nous avons des propositions que nous ferons, je pense, le 5 octobre, dans le package que nous vous présenterons, de façon à ne délaissier personne et que ce soit vraiment un projet où tout le monde est gagnant.

Enfin, par rapport à l'exposé de Monsieur AUPHAN - effectivement, c'est un peu la théorie actuelle, ils nous font faire des grands tours en LGV pour faire de la transversalité puisque, aujourd'hui, la transversalité passe par Paris - je dirais que, à terme, ça ne marchera plus parce que ça a un coût de faire 400 kms de plus.

Je salue, enfin, Madame PEROL-DUMONT de son intérêt pour la transversalité. J'espère que le Conseil Général de la Haute-Vienne rejoindra les collectivités déjà membres d'ALTRO comme Limoges Métropole et le Conseil Régional, afin que nous puissions tous œuvrer ensemble et, surtout, pour qu'on puisse arriver au bout de cette étude puisque, actuellement, il y a une pré-étude sur la transversalité, donc ça devient de moins en moins abstrait pour devenir de plus en plus concret. Nous espérons que, une fois ce Poitiers-Limoges acquis, nous pourrons nous rapprocher plus résolument vers Lyon. Merci.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur CANIAUX. Monsieur RODET a demandé le micro.

**M. RODET- Député-Maire de Limoges**

Tout à l'heure, j'ai été mis en cause par un orateur précédent, pensant que je devais m'exprimer à titre personnel, pas au titre de la collectivité que je représente. Je rappellerai, sans faire la course avec Madame PEROL-DUMONT, que la collectivité que je représente, dès 1991 - 1992, a délibéré sur le barreau Limoges-Poitiers. Elle était même, de ce point de vue là, parmi les précurseurs. Ce n'est donc pas une nouveauté, mais s'il faut revenir en délibération, dès la fin de ce mois, la ville de Limoges délibérera bien sûr sur l'intérêt de la ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers ou Poitiers-Limoges. Le 12 octobre, puisque Limoges et Poitiers sont en réseau de ville, nous délibérerons à nouveau, en réseau de ville, Limoges et Poitiers, pour souligner l'intérêt et la nécessité absolue de cette liaison.

J'ajouterai aussi que les universités de Poitiers, de la Rochelle, de Limoges et de Tours sont en réseau. Pour avoir la taille critique, le gabarit convenable, elles sont obligées de collaborer activement. Naturellement, le Président de l'université de Limoges qui est allé ce matin à Poitiers a mis 2 heures pour aller à Poitiers. Ce n'est pas normal. Si nous voulons conserver un rayonnement universitaire, nous avons intérêt à ce que les réseaux fonctionnent le mieux possible, avec des distances qui soient naturellement raccourcies.

Madame PEROL-DUMONT a dit que le POLT, avec le retrait de la Région Midi-Pyrénées, en a pris un coup. N'oubliez pas aussi que la Région Centre qui est au Nord, c'est une région multi-vie, multi-polaire ; Orléans, c'est la grande banlieue pratiquement de Paris. Tours est sur la ligne du TGV Atlantique et à moins d'une heure de Paris. Châteauroux est à 2 heures de Paris ; 2 heures, ça nous irait très bien. Je ne veux pas du tout oblitérer le Berry ou le pénaliser, mais Châteauroux qui est la Capitale du Berry du Sud est à 2 heures de Paris par les lignes classiques. 2 heures, c'est quand même considérable pour nous.

J'ajouterai enfin pour être complètement en phase avec le débat aujourd'hui que, si nous ne sommes pas capables de comprendre l'intérêt de cette ligne et également l'accessibilité en terme de coût - 1 milliard 300 millions d'euros, ça ne se trouve pas sous les pattes d'un cheval - mais par rapport à tous les projets que nous voyons surgir ici ou là, c'est quand même plutôt raisonnable et nous le voyons à peu près dans le moyen terme, le moyen terme ferroviaire. Tout à l'heure, quelqu'un a dit « voilà comment nous avons ruiné nos enfants ». J'ai l'impression que, dans cette région, il y a des gens qui sont prêts aussi à ruiner nos petits-enfants. Il est grand temps aujourd'hui d'en prendre conscience.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur le Maire. Monsieur PAMBOUTZOGLOU voudrait également prendre la parole.

## **M. PAMBOUTZOGLOU- Vice-Président du Conseil régional, Région Limousin**

Madame la Présidente. Madame PEROL-DUMONT a évoqué la question des financements et a indiqué que c'était une question fondamentale. A ce sujet, je voudrais préciser que le projet, tout le monde ici en voit l'intérêt, mettre Limoges à 2 heures de Paris, c'est quelque chose d'extrêmement important, même si, effectivement, la quasi-totalité, 9 sur 10 des circulations mettront 10 minutes de plus, ce n'est pas là l'essentiel.

Je voudrais signaler, Madame la Présidente, que lorsque la Commission Nationale du Débat Public a décidé d'ouvrir le débat, elle a pointé 2 aspects et je les lis : la Commission a, d'autre part, relevé que le dossier qui était soumis ne comportait aucun élément permettant au public de connaître l'échéance possible de réalisation du projet, compte tenu notamment des contraintes financières. Elle a donc indiqué d'ores et déjà qu'elle ne pourrait considérer le dossier du débat destiné à l'information du public comme suffisamment complet pour lui permettre d'ouvrir le débat que s'il comportait, un, les résultats des études en cours citées dans le dossier de saisine - nous les avons, c'est le cas - deux, des indications suffisamment précises sur le financement de l'ouvrage et le calendrier de sa réalisation - et, là, nous n'avons rien et je dis que c'est regrettable. Je voulais signaler que cette question ne sera abordée que 10 jours avant la clôture du débat ; ça ne me paraît pas de nature à éclairer ce débat.

Autre aspect : les débats publics qui ont déjà été organisés sur deux lignes (la ligne LGV Bordeaux-Toulouse, celle Provence- Alpes - Côte d'Azur) ont été précédés d'une inscription préalable par le Gouvernement au schéma des lignes à grande vitesse. Dès lors, une décision de faire était annoncée clairement. Moi, je souhaite effectivement que, très rapidement, le Gouvernement fasse connaître sa volonté et sa décision de faire, parce que je ne voudrais pas qu'on nous fasse débattre sur cette question-là pour en arriver, ensuite, à la conclusion que, si ça ne se fait pas, c'est parce que, peut-être, les régions auraient « rechigné ». Je souhaite cette clarification.

Autre élément : le projet qui nous est présenté, contrairement à celui qui a été présenté en PACA et sur Bordeaux-Toulouse, n'a pas fait l'objet d'une concertation. Pour ces deux lignes LGV, l'Etat, RFF, le maître d'ouvrage, mais aussi les régions concernées, les départements, les communautés d'agglomération et diverses collectivités ont été consultés et le projet a été élaboré avec eux. C'est ce projet-là qui a pris en compte, effectivement, leur conception d'aménagement du territoire, qui a été présenté au débat public. Ici, il n'y a eu aucune concertation. Moi, je ne sais pas ce que pense la Région Poitou-Charentes de l'intérêt que ça peut représenter pour elle. Pour l'instant, nous ne le savons pas. On n'a jamais consulté le Limousin pour savoir comment il voyait les choses. Là, nous sommes mis devant le fait accompli d'un projet pour lequel, effectivement, il faut bien trouver des raisons de dire qu'il satisfait à une certaine conception d'aménagement du territoire. Ça serait bien la moindre des choses, effectivement, de trouver l'ouverture sur la façade Atlantique. Je crois que c'est une bonne raison, mais, à partir de là, je crois qu'il faut aussi regarder l'ensemble des impacts.

**Mme LARIVAILLE**

Monsieur, nous sommes sur le thème « aménagement du territoire ».

**M. PAMBOUTZOGLOU**

Oui, je suis sur l'aménagement du territoire. Je dis que, pour cela, il faut concerter. Là, nous ne sommes pas sur un projet qui a été concerté ; c'est un projet qui a été présenté par le seul maître d'ouvrage qui cherche à trouver des justifications.

J'ai entendu les propos de Madame PEROL-DUMONT. J'ai également entendu Monsieur RODET. Je ne trouve pas normal que l'on dise dans le débat que le projet de TGV pendulaire qui avait fait l'accord de tous à un moment donné a été abandonné, on dit, aujourd'hui, certes, par le Gouvernement de manière unilatérale qui a renié sa signature, mais aussi par la Région Midi-Pyrénées ; je dis qu'il faut respecter. Je pense qu'il y a un intérêt à cette ligne LGV par Poitiers pour Limoges, pour d'autres territoires. Il faut aussi considérer que, quand nous avons fait les deux lignes SEA et Méditerranée, il était évident que, pour constituer un effet réseau, ces deux lignes seraient raccordées ; ça a d'ailleurs été prévu et mis à décision d'inscription des lignes LGV pour Bordeaux-Toulouse et, ensuite, Toulouse-Narbonne-Montpellier. A partir de là, je comprends fort bien que, pour Toulouse, il y a un intérêt.

Je voudrais aussi signaler, Madame LARIVAILLE, que vous avez été destinataire d'un courrier dont j'ai reçu le double de la part de Monsieur le Président de la Région Midi-Pyrénées dans lequel il indique ceci : « les régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées ont entrepris une démarche contentieuse à l'égard de l'Etat car il est évident que la solution du TGV pendulaire constitue la réponse la mieux adaptée sur un plan technique, et la plus réaliste sur un plan économique ». Il ne faut pas dire qu'il a sabordé ce projet. Que, maintenant, l'on considère effectivement que ce projet-là ayant été abandonné par l'Etat, qu'on nous promet quelque chose de mieux, moi, j'ai envie de dire « chiche ». Je dis « chiche », mais pour dire « chiche ». Je ne veux pas qu'on nous mène en bateau. Ça veut dire que, très rapidement, sans attendre le 27 novembre, c'est-à-dire à la fin du débat, il nous soit donné clairement de quelle manière ce projet sera financé et quelles sont les échéances parce qu'on nous a dit au départ 2014 puis 2015 ; maintenant, nous sommes à 2016. Nous ne sommes pas sûrs qu'en 2016, la ligne Sud Europe Atlantique sera terminée parce qu'elle est en panne de financement, qu'on demande 250 millions d'euros à Poitou-Charentes pour financer Poitiers-Angoulême et je ne sais pas si, à ce moment-là, la Région Poitou-Charentes trouvera les ressources nécessaires pour accompagner le Limousin sur le barreau. Nous voulons donc des précisions claires, nettes et précises pour que nous puissions, dans cette affaire-là, prendre une position - pour ce qui me concerne, je parle à titre personnel - prendre une position en faveur de cette option ou d'une autre.

**Mme LARIVAILLE**

Merci Monsieur. Je voudrais seulement répondre à une question que vous avez posée concernant ce problème du financement. Vous disiez que la Commission Nationale du Débat Public avait demandé que des précisions soient apportées sur ce sujet. Elle

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public l'avait demandé à la suite de la saisine du maître d'ouvrage, c'est-à-dire qu'effectivement, le dossier de saisine était insuffisant sur le sujet. Le maître d'ouvrage, dans son rapport, dans le dossier du débat, a complété ce chapitre et la Commission Nationale du Débat Public a jugé que le dossier du maître d'ouvrage était suffisamment complet pour que le débat soit engagé.

### **M. PAMBOUTZOGLU**

Madame, la Commission a lancé le débat par son communiqué du 7 décembre 2005.

### **Mme LARIVAILLE**

Non. La Commission a lancé le débat officiellement le 5 juillet de cette année, à la suite, justement, d'une présentation du dossier du débat du maître d'ouvrage. La Commission a jugé que le dossier était suffisamment complet pour lancer le débat. La décision que vous avez du 7 décembre, c'est la décision d'engager un débat, mais engager un débat, ça veut dire demander au maître d'ouvrage de compléter son dossier.

### **M. PAMBOUTZOGLU**

Chacun verra que, dans le dossier du maître d'ouvrage, il est dit que la question du financement se verra plus tard.

### **Mme LARIVAILLE**

Ce n'est pas l'objet du débat. Aujourd'hui, ce n'est pas le financement, c'est l'aménagement du territoire. Je pense que nous en reparlerons, mais j'aimerais que nous continuions sur le thème de l'aménagement du territoire.

Je passe donc la parole à Monsieur Emmanuel De La MASSELIERE qui va nous faire part de ses réflexions sur la LGV Poitiers-Limoges et l'aménagement du territoire.

**Deuxième séquence : « les effets attendus de la LGV sur l'attractivité économique et touristique des territoires »**

**Intervention du maître d'ouvrage**

**M. De La MASSELIERE, SETEC Organisation**

Bonsoir. Merci à tous de nous accueillir et de m'accueillir en particulier ici. Je travaille dans une société qui s'appelle SETEC Organisation, qui fait du conseil, des études dans le domaine de l'aménagement du territoire, du développement, de la stratégie et de la prospective territoriale.

Madame la Présidente, vous m'avez demandé, en fait, d'intervenir en deux temps :

- dans un premier temps, au travers d'un retour d'expérience sur les effets des lignes à grande vitesse en général sur l'aménagement et le développement des territoires ; nous avons 25 ans de recul ;
- dans un deuxième temps, sur les perspectives qui peuvent s'ouvrir pour Poitiers Limoges.

Sur le retour d'expérience, je vais faire mon exposé en quatre temps :

- un rappel de la méthode,
- une présentation un peu générale des effets possibles,
- une présentation des effets par thématique, c'est-à-dire le développement économique, le tourisme, etc.,
- une présentation d'un cas qui est celui de la LGV Méditerranée.

Très rapidement, un point de méthode : ma société a conduit des missions pour RFF, pour des Conseils Régionaux, pour des villes et des agglomérations. Elle a conduit des missions au travers de trois temps :

- D'abord, nous avons fait une analyse bibliographique de 30 ouvrages universitaires sur une synthèse qui porte sur les effets des lignes à grande vitesse sur l'aménagement et le développement des territoires. Ça nous a permis d'emmagasiner un certain nombre de connaissances sur ces sujets.
- Nous avons également fait une étude rétrospective de la LGV que je vous présenterai.
- Nous avons fait des études prospectives, cette fois-ci, sur les effets de plusieurs LGV en projet.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Que pouvons-nous retenir, d'abord, en général et, ensuite, en particulier, pour certaines thématiques ? Que pouvons-nous retenir de ce qui s'est produit ailleurs ?

La première chose qu'il faut dire, c'est que, depuis 1981 où nous avons ouvert la première LGV, il y a eu de grandes attentes, il y a eu quelquefois de grandes réussites, il y a eu quelquefois de grandes déceptions et puis, quelquefois, il n'y a rien eu du tout.

Le premier point qu'il faut vraiment avoir à l'esprit, c'est qu'une ligne à grande vitesse, c'est d'abord une infrastructure de transport de personnes et elle répond à une demande de mobilité avant toute chose. Ce n'est pas d'abord un outil d'aménagement ou de développement du territoire. C'est d'abord un outil de mobilité. Ça me paraissait important de le dire, et son objet initial, c'était de relier des grandes métropoles entre elles. C'est le premier point.

Le deuxième point que je voudrais dire, c'est que, ce que nous avons fait, c'est d'étudier comment la LGV intervenait sur les nouveaux facteurs de l'attractivité, de l'aménagement et du développement du territoire. Jusqu'à il y a une vingtaine d'années, les grands facteurs de l'attractivité du territoire, c'était les infrastructures et les équipements. Depuis une vingtaine d'années, à ces facteurs traditionnels, se sont ajoutés de nouveaux facteurs que nous appelons les socio-tropismes : dans une cinquantaine d'années, à peu près la moitié de la population dans le monde vivra à moins de 100 kms d'une côte. Les socio-tropismes, ça veut dire que nous habitons tous près des côtes, nous habitons tous dans les vallées, et il y a un tropisme également vers le Sud.

Egalement, un autre facteur d'attractivité très fort, de plus en plus fort, c'est l'image et l'identité des territoires. Là-dessus, je voudrais vous donner un exemple qui est celui de Grenoble ou celui de Toulouse qui sont deux villes extrêmement attractives et qui n'ont pas des infrastructures d'accès qui sont comparativement très développées.

Enfin, le dernier élément, c'est la capacité de gouvernance des territoires, la capacité à porter des projets et à imaginer des projets. Ce que nous avons regardé, c'est comment les LGV influaient ces facteurs d'attractivité.

Je vous ai mis une carte du réseau européen. Nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir.

➤ Les effets :

L'enseignement essentiel que nous retenons de ses effets, c'est qu'il y a un certain nombre de conditions au développement des effets. La première de ces conditions, c'est le service ferroviaire. Qu'est-ce qu'on appelle le service ferroviaire ? C'est l'origine et la destination des trains, c'est le cadencement, la fréquence des trains et les rabattements. Quelqu'un a parlé des rabattements, et c'est vraiment quelque chose d'essentiel. Nous l'avons vu, par exemple, à Valence sur le succès de la gare. En quelque sorte, il y a un effet métro avec les TGV. Nous constatons que, plus ils sont nombreux, plus ils sont réguliers, plus ils sont cadencés et plus ils sont remplis. Ce n'est pas tout à fait exact, c'est plus complexe que ça, mais c'est un peu l'idée.

Deuxième élément, c'est qu'il faut des mesures d'accompagnement, c'est-à-dire que la LGV ne produit pas par elle-même les effets d'aménagement et de développement. Elle va les produire parce que les acteurs sur le territoire auront fait des projets qui

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public vont accompagner ces effets potentiels, ces effets déclencheurs d'une ligne à grande vitesse.

Enfin, troisième condition que nous avons vue partout, c'est que les effets se déclenchent, à la condition que les acteurs sur un territoire soient unis et qu'ils participent vraiment ensemble à la définition de ces projets.

Quels sont, à partir de là, les grands effets que l'on peut considérer, que l'on a constatés ailleurs ? La première chose, ça a été dit à de nombreuses reprises déjà, la grande vitesse donne appartenance à un réseau européen. Le réseau de la grande vitesse, ce n'est plus un réseau français ; aujourd'hui, c'est un réseau européen. Avec la grande vitesse ferroviaire, les grandes villes de la province française sont mises en relation avec d'autres villes, bien sûr, de France, mais aussi avec des villes d'Allemagne, de Belgique, d'Angleterre, etc. La LGV, la grande vitesse ferroviaire, en quelque sorte, elle nous fait changer d'échelle. Nous allons, par la grande vitesse ferroviaire et grâce à elle, à Strasbourg au Marché de Noël.

Le deuxième élément, c'est que la grande vitesse ferroviaire modifie considérablement l'image et l'identité des territoires. Je vais vous donner un exemple : Marseille se disait, elle-même, le Finistère du Sud de la France. Depuis qu'elle a la LGV, c'est un terme que nous n'entendons plus jamais du côté de Marseille.

Troisième élément, c'est que la grande vitesse est un facteur parmi d'autres, mais seulement un facteur parmi d'autres de la compétitivité, de l'attractivité, du développement des territoires.

Quatrième élément, c'est que la grande vitesse a tendance à amplifier les phénomènes qui la précèdent, mais elle ne les déclenche que très rarement.

Cinquième élément, c'est que la grande vitesse peut contribuer, mais elle ne le fait pas toujours, à organiser le territoire à la fois au niveau régional et au niveau national.

#### ➤ La mobilité :

Maintenant, quelques éléments qui sont plus thématiques. Nous avons déjà beaucoup parlé de mobilité. Ici, je vais juste vous donner quelques éléments. Nous avons constaté une forte croissance des volumes : par exemple, plus 75 % de la fréquentation entre Lyon et Marseille.

Deuxième élément qui est important, c'est que nous utilisons beaucoup dans le cadre des déplacements notamment professionnels la grande vitesse ferroviaire pour des trajets en train qui sont inférieurs à 3 heures - 3 heures 15 et pour des trajets routiers qui sont supérieurs à 1 heure 30. Il faut avoir ces éléments à l'esprit.

Nouvel élément, pour accéder à un point d'entrée sur le réseau de la ligne à grande vitesse, nous acceptons un temps d'environ 45 minutes autour de la gare.

Sur les mobilités, la grande vitesse accentue, du point de vue des mobilités liées au développement du territoire, les mobilités des catégories qui sont déjà mobiles antérieurement. Ça ne veut pas dire que les autres n'en profitent pas, mais ça veut dire que celles qui en profitent en premier, ce sont celles qui étaient déjà mobiles, par

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public exemple, les étudiants, par exemple, les chercheurs ou les universitaires ou, par exemple, les cadres commerciaux dans les entreprises.

Troisième élément, c'est l'importance du cadencement et du rabattement.

Quatrièmement, c'est le fait que la LGV libère des sillons ; nous pouvons utiliser les lignes classiques pour faire d'autres choses.

La grande vitesse ferroviaire donne accès à un réseau, un réseau qui est d'abord un réseau local et régional, c'est-à-dire que Poitiers et Limoges, ça met en réseau Limoges et Poitiers, Limoges et Tours et puis, un réseau qui est européen aujourd'hui. L'Europe, c'est aujourd'hui l'échelle de réflexion du développement des territoires.

Autre élément : les gains d'image et de notoriété. On peut dire beaucoup de choses. C'est un des facteurs, aujourd'hui, essentiels de l'aménagement du territoire. Nous avons constaté sur beaucoup de territoires que les LGV contribuaient sensiblement à améliorer l'image de certains territoires et donc, par là, à améliorer leur attractivité.

#### ➤ L'économie :

Pour ce qui concerne le développement économique, évidemment, les territoires sont toujours très intéressés par ce sujet parce qu'ils pensent que la LGV est contributrice souvent de création d'emplois. Je vais donner un exemple qui nous a été donné par EUROMED ; EUROMED, c'est l'établissement d'aménagement du centre de Marseille. EUROMED nous a dit « j'attribue à peu près 1.000 emplois directs à l'arrivée de la LGV ». 1.000 emplois, c'est à la fois énormément, mais, en même temps, il faut savoir que c'est à peu près ce que Marseille crée chaque semaine en terme d'emplois, ce qu'elle crée et ce qu'elle détruit. Il faut vraiment avoir ces données à l'esprit. L'effet de la ligne à grande vitesse sur le développement économique n'est pas immédiat, mais, par contre, il y a souvent un effet que nous constatons par le biais de l'amélioration de l'image, par le biais de l'amélioration de l'attractivité générale, de l'accessibilité, de la compétitivité.

Deuxième élément sur le développement économique, c'est le fait que, pour qu'un territoire soit bénéficiaire de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, il faut que son économie en soit utilisatrice. Quelles sont les économies les plus utilisatrices de la grande vitesse ferroviaire ? Ce sont moins les économies qui sont des économies productrices de biens que des économies qui sont des économies d'échanges, par exemple, des économies qui sont liées à l'université, à la recherche ou aux technologies supérieures, à l'administration, etc.

Enfin, autre élément important, c'est que la grande vitesse ferroviaire élargit les aires de marché. J'étais, il n'y a pas très longtemps, à Strasbourg où nous avons un débat un peu comparable au vôtre et je leur ai dit « nous, jusqu'à présent, nous sommes des bureaux d'études basés à Paris, nous n'allons pas à Strasbourg parce que c'est loin, parce que c'est compliqué ». Demain, nous serons présents donc la ligne à grande vitesse va élargir notre aire de marché, de la même manière qu'elle va élargir les aires de marché strasbourgeois.

#### ➤ Le tourisme :

Dernier élément, c'est le tourisme. Qu'est-ce que nous avons constaté sur les territoires parce que c'est souvent une demande qui est forte ? Nous avons constaté que, d'abord, le tourisme d'affaires en profitait le plus souvent - nous pouvons

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
prendre l'exemple de Nantes – de manière assez importante, mais avec un mais qui est que nous constatons souvent une diminution du nombre de nuitées, c'est-à-dire qu'il y a un accroissement du nombre de congrès, un élargissement de l'origine des congressistes, mais, parallèlement, une diminution du nombre de nuitées.

Pour le tourisme des résidences secondaires, les études sont un peu divergentes et c'est le seul point que nous avons noté où elles étaient parfois divergentes. Il y a des études qui disent « oui, c'est un facteur d'attractivité et de développement des résidences secondaires ». Il y en a d'autres qui disent « il est difficile de faire un lien », donc je n'ai pas d'éléments à vous donner.

Pour le tourisme de loisirs, ce que nous avons constaté, c'est que ce sont les sites les plus brillants avant l'arrivée de la ligne à grande vitesse qui vont en profiter le plus. Par exemple, Saint-Malo, avec l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire depuis le mois de mai, va profiter beaucoup de la grande vitesse ferroviaire.

Enfin, dernier élément et c'est important pour notre territoire, le tourisme urbain est l'un des tourisms les plus bénéficiaires de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire à cause du développement des courts séjours et à cause de la réduction du temps de travail qui permet ce tourisme urbain.

➤ Organisation des territoires :

Qu'avons-nous constaté en matière d'organisation des territoires ? Les gares nouvelles ont souvent révélé de nouveaux territoires. C'est le cas, par exemple, de la gare d'Aix qui a montré que les habitants qui habitent au Nord de Marseille préfèrent souvent aller prendre le TGV à Aix plutôt que de le prendre à Marseille parce que peut-être qu'ils vont mettre 25 minutes pour aller à la gare, mais ils sont sûrs de leurs 25 minutes, alors que, pour aller à Saint-Charles, ils vont mettre peut-être 20 minutes, mais c'est très aléatoire.

Le deuxième élément, c'est que, parfois, nous voyons arriver des quartiers de gare. Les collectivités ont fait de gros efforts ; je pense notamment à un très grand succès qui est celui de Novaxis au Mans qui est un quartier derrière la gare qui continue à se développer, qui a permis le maintien des MMA au Mans même.

Autre élément, c'est que la grande vitesse ferroviaire favorise la métropolisation. C'est quelque chose que nous avons constaté vraiment d'une manière générale. Enfin, elle peut avoir des effets organisateurs : par exemple, une répartition des fonctions entre un certain nombre de collectivités, par exemple, Angers-Le Mans et Nantes sur une même ligne. Elle a des effets sur le foncier, mais qui sont généralement des effets qui ne sont pas durables, c'est-à-dire qu'on crée des pointes, on crée des pics dans la hausse des prix du foncier et puis, ensuite, on reprend la tendance à peu près normale.

En conclusion, je dirais que la grande vitesse, c'est extrêmement relatif. En 1829, nous avons mis en service entre Liverpool et Manchester une ligne à grande vitesse pour l'époque qui roulait à la vitesse de 22 kms/heure et cette locomotive, on l'a appelée « la fusée ».

**Mme LARIVAILLE**

Belle chute. Merci.

**M. POINTUD, Membre de la Commission particulière du débat Public**

Nous allons consacrer l'essentiel du reste de la réunion à vos questions et aux réponses qui pourront être données par les intervenants que vous avez entendus, notamment les trois spécialistes experts qui ont pris la parole.

Certains d'entre vous ont déjà demandé la parole : Monsieur FRUGIER, Monsieur BERTRAND, Monsieur BOUCHERON, Monsieur ROMEC, Monsieur GAULTIER, Monsieur THILLET et Monsieur VANDENBROUCKE. Je vais donc la leur donner dans cet ordre.

Nous avons également reçu un certain nombre de questions écrites. Un certain nombre de ces questions ne se rapporte pas au sujet que nous traitons aujourd'hui ; elles portent sur le tracé, elles portent sur les populations desservies, mais il sera répondu, comme l'a souligné Madame la Présidente, à toutes les questions écrites. Ne vous inquiétez pas s'il ne vous est pas répondu en séance sur une question tout à fait particulière et qui déborde un peu le sujet de ce soir, mais vous aurez une réponse dans les conditions qui vous ont été précisées.

Comme les entreprises sont très concernées par notre affaire, je vais donc donner la parole à Monsieur FRUGIER en premier.

---

**Débat avec la salle**

---

**M. FRUGIER, Directeur des Ressources Humaines du Groupe LEGRAND**

Merci. Je suis Directeur des Ressources Humaines du Groupe LEGRAND. Je viens simplement, d'une façon très pragmatique, vous dire tout l'intérêt que nous portons à ce projet, dans la mesure où nous sommes, comme vous l'imaginez, un gros utilisateur de la ligne Limoges-Paris, Paris-Limoges.

Nous sommes implantés dans 60 pays dans le monde. Nous commercialisons dans 160 pays et il est évident que les communications représentent un élément d'efficacité incontournable. Nous comptabilisons 7.000 trajets Limoges-Paris, Paris-Limoges par an. Je vais vous faire un commentaire très terre-à-terre, évidemment. Comme de nombreux collègues, je prends souvent ce train, 3 heures à l'aller, 3 heures au retour, souvent dans la même journée. Je me dis que même si, personnellement, je n'en profiterai pas à titre professionnel parce que les horizons sont un peu lointains, la perspective de pouvoir gagner 2 heures de trajet sur une même journée, en général, assez dense, c'est tout de même quelque chose d'assez révélateur de l'intérêt que nous pouvons porter à ce projet.

Il y a des éléments très pragmatiques de confort, de conditions de travail, c'est évident, mais il y a des éléments d'image. Je me souviens de la réflexion de mon  
Limoges, le 14 septembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public homologue de SCHNEIDER au moment où nous avons entrepris de fusionner en 2001, qui nous invitait systématiquement à Rueil-Malmaison pour nos réunions. Je lui ai dit « écoute, il faudrait quand même venir à Limoges de temps en temps » « d'accord, mais où prend-t-on le TGV ? A Montparnasse ? », c'est vous dire dans quel état d'ignorance se trouvent beaucoup de nos collègues d'autres groupes ou des citoyens d'autres régions qui imaginent mal que Limoges ne soit pas relié à une ligne grande vitesse.

Il est évident que, pour nous, il y a la liaison Paris Limoges, mais, au-delà, vous l'avez souligné tout à l'heure, c'est l'interconnexion avec Roissy. Nous avons à longueur de semaine des cadres qui font des déplacements dans les 5 continents et, vraiment, lorsque le transit ne permet pas de prendre la liaison aérienne qui n'est tout de même pas extraordinaire et qu'il faut prendre le train, c'est vraiment une contrainte supplémentaire forte. La perspective des interconnexions avec les lignes grande vitesse qui vont nous relier aux grandes capitales européennes, tout cela constitue un ensemble extrêmement intéressant. Je ne serai pas plus long pour vous dire tout l'intérêt que nous portons au projet. Pour nous, en ce qui nous concerne, que ce soit au Sud, au Centre ou au Nord, peu nous importe, mais faisons-le et faisons-le le plus rapidement possible.

## **M. POINTUD**

Nous vous remercions de votre point de vue. Monsieur BERTRAND.

## **M. BERTRAND**

Bonsoir. Je m'exprime en mon nom propre, mais je fais parti aussi de l'association ALTRO qui milite fortement pour la transversalité. Si je prends la parole, c'est pour dire que si, effectivement, ce projet se réalise d'une liaison Limoges-Poitiers-Paris, ce qu'il faut vraiment intégrer davantage, c'est que le Limousin, sur le plan ferroviaire, a aussi des besoins. Aujourd'hui, nous avons beaucoup parlé des enjeux économiques des entreprises ; je pense qu'il y a aussi beaucoup d'enjeux environnementaux parce que les autoroutes se développent, mais je pense qu'il y a aussi un besoin de réponse ferroviaire.

L'intérêt du projet, c'est qu'il faut aussi penser au long terme. Je pense qu'effectivement, lorsque ce projet sera réalisé, il faudra aussi penser à une desserte qui reste de qualité entre Paris et Toulouse parce que nous avons bien vu l'arrivée du TGV Paris-Montparnasse-Bordeaux, il y a quand même eu une dégradation de la qualité de l'offre ferroviaire, surtout de Limoges en direction de Toulouse. Il faut aussi bien voir quel va être le cadencement de la desserte de toutes les villes de cet axe important, de cet axe historique.

Pour en revenir à la transversalité, je pense qu'il faut aussi que ce débat public de la ligne Poitiers-Limoges intègre d'autres enjeux parce que, là, nous avons parlé des correspondances vers Guéret, vers Brive, vers Cahors ; je pense qu'il est aussi intéressant de penser au plus long terme parce que tous les projets se pensent aussi à long terme. Nous avons fait, par exemple, Paris-Tours ; maintenant, nous allons faire Bordeaux-Angoulême ; le projet se rallonge.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Je ne sais pas si, dans le projet, il est prévu une voie unique ou une double voie. Nous savons qu'il y a 11 allers retours ; est-ce qu'ils vont passer sur une voie unique ou est-ce qu'ils vont passer sur une double voie ? Je pense qu'il est important aussi de voir dès maintenant quel projet nous pouvons nous donner à long terme pour avoir, au bout d'un moment, la belle mariée, pour pouvoir faire d'autres types de desserte, du type Limoges-Poitiers-Nantes ou Poitiers-Lyon, en passant par Limoges, et voir aussi un peu mieux les complémentarités qu'il peut y avoir dans l'amélioration des lignes existantes au niveau transversal. Quand on voit les correspondances, on peut imaginer une correspondance Poitiers-Montluçon, Poitiers-Clermont-Ferrand par d'autres projets qui peuvent aller en complément de celui-là et qui peuvent répondre à des objectifs environnementaux parce que, moi, je n'oppose pas les trains normaux à la grande vitesse. Je pense qu'il y a aussi, à moyen terme, à trouver une réponse qui ne soit pas une réponse pondue sur du papier, mais qui réponde aussi aux objectifs et à la réalité des besoins des habitants.

### **M. POINTUD**

Merci. Est-ce que Réseau ferré de France souhaite répondre à certaines des interrogations de cette intervention ?

### **M. SALIN**

Il y avait deux éléments que j'ai retenus. Concernant ce projet qui serait la première phase d'un projet plus vaste, je pense qu'il faut procéder par étapes. Nous en sommes, dans un premier temps, à une LGV Poitiers-Limoges.

La deuxième chose, c'est concernant l'existence d'une voie unique. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'il a été étudié dans ce projet la possibilité d'avoir une section centrale à une voie. Ce n'est pas quelque chose de courant, mais ce n'est pas quelque chose d'exceptionnel. Il faut savoir qu'entre Poitiers et la Rochelle, le TGV circule sur une section à une voie, que les Suisses également ont une section à voie unique. Ce sont techniquement des choses qui se font. Cette section à voie unique permet de faire circuler les trains qui ont été prévus dans des conditions d'exploitation et de sécurité tout à fait normales. Elle permettra aussi de répondre à la demande future de trafic puisque nous pourrons faire circuler jusqu'à 15 allers et retours par jour. Il existe, dans le projet, une section centrale à voie unique dont l'équipement offre toute la souplesse et la sécurité voulue. Voilà les deux éléments que je pouvais apporter à l'intervention de Monsieur.

### **M. POINTUD**

Merci. Monsieur BOUCHERON.

### **M. BOUCHERON**

J'espère que RFF n'a pas trop aidé Monsieur de La MASSELIERE parce qu'en lisant Le Monde ou le Figaro, on peut en savoir autant tous les jours.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Concernant l'aménagement du territoire, il faut surtout qu'il y ait une volonté de la part de nos politiques à faire que ce TGV aussi rapide qu'il soit ici puisse permettre un vrai développement de la région. Je me retrouve actuellement au chômage, ne pouvant plus retravailler du fait de ma spécialisation. Je sais qu'une entreprise – je ne citerai pas son nom - a recherché une implantation en France ; elle cherchait la région la plus généreuse, la mieux implantée et, visiblement, ça nous est passé sous le nez. Il faudrait aussi que nos braves gens se servent de ça pour que, demain, les enfants, nos petits-enfants puissent avoir du travail pour tout le temps.

### **M. POINTUD**

Merci, nous avons noté votre point de vue. Monsieur ROMEK, vous êtes déjà intervenu une fois, je vous demande d'être assez bref, de façon à ce que tout le monde puisse exprimer son point de vue s'il le souhaite.

### **M. ROMEK**

Je crois avoir compris. J'étais déjà à la première réunion, c'était le même problème, les gens qui parlent trop longtemps... donc je vais être court.

Je reviens sur le tracé ou l'aménagement du territoire Poitiers-Limoges. Vous avez parlé de vitesse, c'est extraordinaire, ceci et cela, mais, déjà, Poitiers n'est pas contourné donc, à moyen terme ou long terme, il faudra le faire un jour ou l'autre ; le plus tôt serait le mieux. Le contournement d'une grande ville, au niveau du foncier, ça ne doit pas être évident. Avec les travaux qui vont être faits entre Angoulême et Tours, il est dommage de ne pas prévoir le contournement de Poitiers.

Deuxièmement, la voie unique, c'est une solution uniquement pour Limoges Poitiers, c'est vrai, à court terme, à moyen terme, la fréquence, c'est bon. Mais est-ce que Limoges sera une impasse de la LGV ? Est-ce qu'il est prévu, en 2020, en 2030, en 2040, de faire Limoges-Brive, Brive-Souillac, Souillac-Cahors ? Je pense, et, à ce moment-là, nous aurons Limoges-Poitiers à voie unique. Nous aurons donc un étranglement sur 100 kms, certes, mais nous aurons un étranglement. Il y a une solution éventuelle qui est plus chère, qui est de faire une plate-forme double voies et mettre une seule voie dans un premier temps. Ce qui est choisi actuellement, je ne dis pas que c'est une LGV au rabais, mais pas loin parce que le contournement de Poitiers n'est pas prévu, la voie unique et, ensuite, la perspective du contournement de Limoges n'est pas du tout intégrée non plus.

### **M. POINTUD**

Je demanderai à RFF de répondre très rapidement parce qu'une réunion spéciale est prévue sur les autres propositions ferroviaires le 5 octobre et il sera débattu plus longuement de cet aspect particulier.

### **M. RIZK**

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
La voie unique permettra un aller par heure et un retour par heure. Si la voie est mise en service durant 18 heures, ce ne sera pas 15 allers retours, ça peut être 18 heures.

Notre idée est claire ; nous répondons à un besoin pour un projet déterminé. Si, dans 30 ans ou dans 50 ans, il y a un autre projet qui n'est pas débattu aujourd'hui et qui doit modifier quelque chose sur une portion de ligne, c'est un sujet d'avenir, mais, aujourd'hui, le sujet, c'est une ligne à grande vitesse qui s'arrête, durant plusieurs dizaines d'années en tout cas, à Limoges. Voilà ce que nous pouvons éclairer dans le débat.

Quant au contournement de Poitiers que vous évoquez, en fait, c'est la LGV Sud Europe Atlantique qui prévoit de passer à côté de la gare de Poitiers, en y rentrant quand il le faut, etc. L'idée de notre projet consiste à utiliser, comme l'a dit Sylvestre SALIN, les infrastructures existantes aux extrémités de la ligne nouvelle, afin de limiter les impacts, et qu'on ait la meilleure insertion possible dans les sites existants. Nous n'avons pas imaginé, à l'heure actuelle, le contournement de Poitiers parce qu'il ne s'agit pas de créer une nouvelle saignée pour gagner quelques minutes. Nous avons pesé le pour et le contre de cette conception-là.

## **M. POINTUD**

Merci. Monsieur GAULTIER.

## **M. GAULTIER**

J'interviens en mon nom propre. Je voudrais revenir sur la présentation de Monsieur AUPHAN. En fait, lorsque vous avez présenté le maillage de lignes à grande vitesse, vous nous avez expliqué qu'il ne s'agissait justement pas de maillage, mais d'un réseau polarisé. Vous avez donc utilisé une analogie informatique, le terme de « hub », Paris étant le « hub », c'est-à-dire que tout se concentre sur Paris.

Pour moi, le « hub », ça ne représente pas forcément de l'aménagement du territoire, c'est une centralisation totale sur Paris. Je prends une autre analogie : la toile d'araignée. Pour moi, la toile d'araignée, ça constitue effectivement un véritable aménagement du territoire. Effectivement, vous nous parlez d'un barreau ; vous dites que, normalement, il n'y a pas de barreau transversal dans un réseau polarisé LGV et vous dites que nous allons faire un premier barreau. Malheureusement, sur la carte que vous avez montrée, vous vous êtes senti obligé de rajouter la ligne POLT, de façon à ce que le barreau ne soit pas bancal parce que, dans une toile d'araignée, lorsque l'araignée tisse ses barreaux, les grands fils principaux sont déjà tous tendus. Cet axe POLT, il doit donc être tendu en grande vitesse avant de commencer à faire des axes transversaux parce que cette logique « hub » qui existe, nous ne pourrions pas la contrer, elle existe, elle est là depuis longtemps.

Vous avez aussi comparé ce réseau-là au réseau autoroutier. Depuis que l'axe A20 existe, nous vivons quand même beaucoup mieux. Je pense que cet axe qui passerait par Argenton, la Souterraine, il serait bien meilleur que celui qui passerait par Poitiers.

**M. AUPHAN**

Je n'ai pas à porter de jugement sur la solution barreau Poitiers-Limoges par rapport à celle du projet POLT qui a été abandonnée, au moins pour le moment. Si la ligne POLT figurait sur cette carte, c'est simplement pour montrer qu'en tout cas, à vue humaine pour le moment, on ne peut pas faire les deux et que ce que l'on fait d'un côté exclut que, évidemment, l'on puisse faire la même chose de l'autre côté, c'est-à-dire entre Paris et Limoges par Vierzon.

C'est vrai que, aujourd'hui, qu'on le veuille ou non, encore une fois, nous ne pouvons améliorer les relations par quelque mode que ce soit qu'en hiérarchisant le réseau, ce qui veut dire qu'il faut concentrer le maximum de trafic sur les liens les plus performants.

**M. GAULTIER**

Est-ce que vous vous êtes rendu compte que, sur l'autoroute A10, on sature totalement aujourd'hui ?

**M. AUPHAN**

Oui, bien sûr, mais il y a un élément chronologique. Les réseaux se développent petit à petit.

**M. GAULTIER**

Poursuivons la logique que vous avez développée jusque-là, qui est le « hub » et qui reprend l'axe millénaire, voire bi-millénaire. Poursuivons parce que c'est le bon axe, c'est le plus rapide tout de même.

Je vais régulièrement personnellement sur Paris. Je prends ma voiture jusqu'aux Aubrais. Je prends le train aux Aubrais parce que, là, j'ai des dessertes tous les quarts d'heure.

**M. AUPHAN**

Je voudrais simplement vous dire que la logique du système actuel qui est une logique d'économie, de meilleure rentabilité, c'est de concentrer le maximum de trafic sur la moindre longueur d'infrastructure à construire. Il est évident que, petit à petit, à l'échelle de la France, cette logique peut varier dans les itinéraires.

**M. GAULTIER**

Je pense qu'en aménagement du territoire, il y aurait beaucoup plus de désenclavement avec cette voie-là.

**M. AUPHAN**

Nous pouvons le penser aussi, tout à fait d'accord.

**M. POINTUD**

Monsieur THILLET.

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

Bonsoir Messieurs Mesdames. Je suis Président de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées. Monsieur de La MASSELIERE, merci parce que, tout ce que vous avez dit, c'est valable pour Châteauroux. Par contre, Monsieur AUPHAN, la rentabilité du Poitiers-Limoges, lorsque vous dites que vous allez avoir plus de rentabilité sur le Poitiers-Limoges que par l'axe central... vous savez combien vous desservez d'habitants sur Poitiers Limoges, combien vous désenclavez d'habitants ? Quelle est la population des départements qui vont être désenclavés ?

**M. AUPHAN**

Peut-être de l'ordre de 300.000 habitants ou 400.000 habitants.

**M. THILLET**

C'est 880.000 habitants. Nous, par l'axe central, c'est 4 millions.

**M. POINTUD**

Monsieur THILLET, vous vous exprimez de façon ramassée puisque beaucoup d'entre nous ont déjà entendu vos arguments lors des réunions précédentes. Rappelez-les rapidement de façon à ce qu'on puisse vous répondre.

**M. THILLET**

Notre projet, ce n'est pas de passer par Limoges-Poitiers pour aller à Paris. Monsieur FRUGIER de chez LEGRAND va être fort intéressé ; lorsqu'il dit qu'il a 7.000 trajets par an, nous, notre projet, Monsieur FRUGIER, il est de se raccorder sur la ligne Sud Europe Atlantique à hauteur de Beauvilliers en Eure-et-Loir. Nous avons environ 160 kms de ligne à construire pour descendre jusqu'à Châteauroux et, dans tous les cas, ça vous mettra à Limoges à 2 heures de Paris.

Qui plus est - je le dis et je le répète car je l'ai déjà dit le 5 et le 6, mais Monsieur FRUGIER n'y était pas - à terme, vous pouvez encore gagner une demi-heure en passant par Châteauroux alors qu'en passant par Poitiers, la ville de Limoges sera indéfiniment à 2 heures de Paris.

**M. FRUGIER**

Ça fait 20 ans que j'entends parler de l'axe Paris-Toulouse, j'ai l'impression qu'il a été enterré à plusieurs reprises. Un projet qui paraît réaliste se présente, je vous l'ai dit, chez LEGRAND, nous sommes pragmatiques et, moi, je vote pour le projet Limoges Poitiers.

**M. THILLET**

Je comprends votre position. Je vois Monsieur RODET qui applaudit à tout-va, c'est très bien. Je trouve que la solidarité entre territoires n'est pas votre fort, Monsieur.

**M. RODET**

Pour l'instant, il s'agit de mettre Limoges à moins de 2 heures de Paris. Vous avez déjà la chance d'être à 2 heures de Paris. Essayez d'utiliser cet atout pour vous développer.

En plus, vous dites « il faut tirer 160 kms de ligne entre Beauvilliers et Châteauroux. Il faut en tirer simplement 100 sur Poitiers.

Vous dites que 300 kms de voies nouvelles à créer, ça sera moins cher que faire 100 kms de voies nouvelles. Pour le 23<sup>ème</sup> siècle, si vous voulez.

**M. THILLET**

Le retour sur investissement sera certainement plus important que sur Limoges Poitiers, et plus logique dans l'aménagement du territoire.

**M. POINTUD**

Nous en restons là sur ce débat. Monsieur le Professeur, juste un petit mot.

**M. AUPHAN**

Juste un petit mot pour répondre. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. Je n'ai pas dit que Poitiers-Limoges aurait une rentabilité supérieure à POLT. J'ai dit que la logique de la rentabilité maximale de chaque lien du réseau nécessite qu'on rabatte sur les liens de premier ordre le maximum de flux, d'où, effectivement, l'intérêt de rabattre le trafic de Limoges sur la ligne Sud Europe Atlantique au lieu de faire quelque chose de particulier sur le POLT. Ce n'est pas un jugement de valeur que je dis là, ce n'est pas ma préférence, mais c'est un fait. Merci.

**M. POINTUD**

Monsieur VANDENBROUCKE.

**M. VANDENBROUCKE- Vice-Président du Conseil Régional, Région Limousin**

Madame la Présidente, merci. Je crois que, quand nous arrivons en fin de débat, il s'est dit déjà beaucoup de choses. Le Président d'un syndicat regroupant 50 communes et travaillant sur l'aménagement du territoire autour de Limoges, donc Président que je suis, voudrait rajouter un certain nombre d'évidences parmi celles qui ont déjà été dites. J'ajouterai, par ailleurs, que je suis vice-président du Conseil Régional, ce qui fait que, d'une certaine manière, j'ai les pieds dans la proximité immédiate et la tête dans une réflexion de plus vaste ampleur.

Il s'est dit beaucoup de choses évidentes, me semble-t-il. Il s'est rappelé aussi beaucoup de débats que nous avons entendu depuis très, très longtemps. Il me semble que, aujourd'hui, il est important de ne plus perdre de temps dans des débats sur lesquels nous avons beaucoup, beaucoup réfléchi.

Il me semble qu'il faut rappeler une évidence : Limoges, c'est le troisième centre important du grand Sud-Ouest, après Toulouse, après Bordeaux. Limoges, dans le Centre-Ouest, c'est la ville la plus importante, c'est l'agglomération la plus importante, avant Poitiers, avant Angoulême, avant Périgueux, avant La Rochelle. Quand je dis cela, je ne plaide pas pour Limoges et son agglomération, je dis simplement que, quand nous prenons en compte une aire urbaine de 250.000 habitants, cette aire urbaine a évidemment des fonctions métropolitaines qui la dépassent largement. Au sein d'une région, la ville centrale a un rôle important par rapport à l'ensemble de la région dont elle est en quelque sorte le moteur économique, et du développement de la ville centre dépend aussi le développement de quasiment toutes les villes de la région, à condition, évidemment, qu'on y prenne un certain nombre de précautions. C'est dire que la desserte grande vitesse de Limoges, c'est quelque chose d'important pour Limoges et c'est quelque chose d'important pour les autres villes, autres localités de la région, quand bien même ne seraient-elles pas reliées directement à cette ligne haute vitesse. A nous de trouver les voies et moyens pour faire en sorte qu'elles en bénéficient. Limoges, Limoges et Limoges, le 14 septembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
son agglomération, est moteur au sein de la région, mais également au sein de l'espace central français.

Il me semble que nous avons à travailler dans ces deux directions d'aménagement du territoire. Comment l'agglomération va-t-elle bénéficier pour son territoire propre de la ligne à grande vitesse ? Comment l'agglomération pourra-t-elle faire bénéficier à l'ensemble du territoire régional de cette ligne à grande vitesse ? Je crois qu'il faut effectivement qu'on replace Limoges dans un contexte large qui est celui de l'inscription au sein d'un maillage national.

Un maillage national, ça a été évoqué à plusieurs reprises. La LGV sur l'agglomération de Limoges, c'est la possibilité d'aller vers l'Ouest, c'est la possibilité, au-delà de Limoges-Poitiers qui est la première phase, sans doute, d'aller vers un véritable réseau beaucoup plus large. Ça ne veut pas dire – parce que ce projet quand même est à 10 ans – qu'il faille abandonner la modernisation de la ligne actuelle ; elle est indispensable. Quand l'entreprise LEGRAND a 7.000 voyages par an, une demi-heure de gagnée sur chacun des voyages, ça n'est quand même pas rien. On ne peut pas attendre 10 ans ou 15 ans pour que cette amélioration soit faite ; elle est indispensable. Elle est indispensable, mais nous voyons bien qu'elle ne suffira pas et qu'il faut évidemment aller vers une grande vitesse plus importante. Alors, oui, effectivement, il faut améliorer cet axe historique et, oui, il faut pousser pour que ce projet de ligne à grande vitesse avance et avance à grands pas, parce que Limoges est une capitale de région, parce que Limoges rayonne sur la région et parce qu'en rayonnant sur la région, cela permet aux autres agglomérations, aux autres communes de la région de bénéficier de ce rayonnement.

Il faut aussi penser à l'aménagement du territoire local. La ligne à grande vitesse, elle ne s'arrête pas entre Poitiers et Limoges ; il n'y aura pas d'arrêt, comme il n'y en aurait pas sur d'autres secteurs. Elle ne s'arrête pas, mais, en même temps, elle traverse des territoires et elle traverse des territoires qui, aujourd'hui - Madame la Présidente du Conseil Général l'a évoqué tout à l'heure – sont des territoires sur lesquels d'autres projets existent (doublement d'une route nationale entre Limoges et Poitiers). Il faudrait bien penser aussi aux réaménagements de la voie actuelle, calamiteuse, de chemin de fer entre Limoges et Poitiers. D'autres aménagements sont encore en cours sur ce secteur. Ça veut dire que tous ces aménagements doivent être réfléchis en même temps pour que les territoires ne soient pas que des territoires traversés et ne puissent pas bénéficier des possibilités de rabattement et de desserte également des propres localités qui, ainsi, verront passer les trains sans que ces trains nécessairement s'y arrêtent. Ça veut dire que les collectivités auront leur rôle à jouer, évidemment, mais, ça, c'est le rôle de la négociation, de la concertation et c'est un domaine pour lequel nous pouvons regretter qu'on ne l'ait pas mis en œuvre plus tôt.

## **M. POINTUD**

Merci. Je vais demander à RFF, sur l'avant-dernière partie de votre intervention, de répondre rapidement.

## **M. SALIN**

Deux points : concernant la modernisation de la ligne Paris-Limoges-Toulouse, RFF a investi 265 millions d'euros au cours des 3 dernières années à la modernisation de la ligne, notamment de grosses opérations entre Vierzon et les Aubrais et une qui va se faire au niveau de Saint-Sulpice, un renouvellement de la voie et du ballaste. RFF a donc investi 265 millions d'euros au cours des 3 dernières années et RFF – Monsieur de TREGLODE l'a dit à la réunion d'ouverture – continuera à investir et à moderniser cette ligne. C'était le premier point.

Le deuxième point concernant notamment la ligne Poitiers-Limoges, mais la ligne actuelle, elle fait actuellement l'objet d'un projet de modernisation en deux phases. La première phase est initiée puisque, entre Lussac-les-Châteaux et Poitiers, actuellement, nous n'utilisons plus la voie, nous utilisons des cars puisque les travaux ont commencé. Nous sommes donc dans le concret, dans le réel.

Cette ligne sera en deux phases : dans un premier temps, nous allons gagner 11 minutes sur les plus de 2 heures actuellement. A terme, nous devrions gagner 25 minutes. Nous allons multiplier le nombre des fréquences pour permettre à l'ensemble des villes intermédiaires sur cette ligne d'échanger entre elles, mais également de pouvoir venir se rabattre soit sur la gare de Poitiers, soit sur la Gare de Limoges. Nous avons donc complémentarité. S'il y a une ligne Poitiers Limoges, il y aura parallèlement une ligne Poitiers Limoges TER modernisée qui permettra des trajets de l'ordre d'une heure 35 contre 2 heures actuellement, avec des fréquences qui pourraient aller jusqu'à l'équivalent de 15 allers et retours.

## **M. POINTUD**

Merci de ces précisions. Monsieur PAMBOUTZOGLOU a demandé encore 2 minutes de parole.

## **M. PAMBOUTZOGLOU**

Je reviens à l'intervention de Monsieur FRUGIER de LEGRAND ; il utilise beaucoup la ligne pour aller jusqu'à Paris, il dit que nous avons suffisamment perdu de temps dans la réalisation des projets sur cet axe. Effectivement, depuis 1990, deux projets ont avorté et nous avons perdu beaucoup de temps. Nous ne savons pas combien de temps prendra la réalisation de la ligne Limoges Poitiers si elle voit le jour. Ce qui veut dire que, pendant un certain temps, il faudra utiliser l'axe Paris Limoges Toulouse. De ce point de vue là, pour avoir un projet qui eut été complet, puisque la question est de savoir si on mettra Limoges à 2 heures de Paris, qu'on passe par Poitiers ou qu'on passe par l'autre axe, je ne vois pas le problème, d'autant plus que le projet de 1990 prévoyait 120 kms de ligne à grande vitesse sur l'axe Paris-Toulouse et qu'il mettait, à l'époque où les trains ne circulaient pas à 300 kms heure, Limoges à 2 heures 7 d'après les chiffres qui ont été donnés par RFF lui-même dans le document qu'il nous a soumis.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Nous avons tellement perdu du temps – et pas par notre faute en Région Limousin – alors, allons vers un aménagement progressif de cet axe qui permette des améliorations immédiates, permette ensuite d'arriver effectivement à l'objectif des 2 heures et, là, il faut une étude pour voir quels en seraient les coûts et quels aménagements du territoire, quels impacts positifs on en tirerait par rapport, effectivement, aux avantages qu'on trouverait avec la ligne Limoges Poitiers. Voilà un projet qui, selon moi, devrait être conduit - puisque nous n'en sommes à l'heure actuelle que dans la phase des réflexions - de manière efficace. Aujourd'hui, nous sommes en négociation avec la SNCF à la région Limousin, pour avoir un TGV qui ferait Brive-Limoges-Roissy-Lille, et qui aurait aussi la possibilité à Marne-la-Vallée, avec la mise en œuvre du TGV-Est, de rejoindre Strasbourg. Ça aurait pu être fait au mois de décembre qui arrive. On attendra peut-être le mois de juillet 2007 pour la bonne raison que l'Etat ne veut pas mettre 1 million ou 2 millions d'euros pour participer à la mise en œuvre de ce projet. Je trouve quand même que c'est un peu fort. Moi, je souhaite effectivement un aménagement progressif. Alors, quel est son avantage ? D'abord, toutes les lignes à grande vitesse se sont faites de manière progressive, nous le voyons bien pour la SEA. Par contre, le barreau, il ne peut être efficace que si il est fait d'un seul tenant ; nous ne pourrions pas faire que la moitié. A partir de là, les temps de réalisation, nous ne savons pas.

Vous avez dit, Monsieur, qu'il fallait rabattre le maximum de flux sur un axe pour le rentabiliser. Je le comprends, sauf qu'on nous dit « la gare Montparnasse sera à saturation en 2013 » et ceci avant l'arrivée de la SEA et avant l'arrivée du TGV-Est. Il y aura des aménagements qui seront apportés pour arriver à passer jusqu'en 2020, mais, à l'arrivée de notre projet, effectivement, où il doit y avoir 2,5 millions de voyageurs selon RFF, nous allons faire comment ? Il y a donc des problèmes de saturation qui n'ont pas été envisagés et je pense que le document qui nous est présenté sur ces questions n'est pas satisfaisant. A partir de là, il faut effectivement des études visant à voir comment, par des améliorations progressives, des shunts, avec des portions de LGV à des endroits bien placés, là où on circule le moins rapidement sur l'axe Paris-Toulouse... je vous signale que nous poursuivons le même objectif : arriver à Limoges dans des meilleurs délais que ceux qui, à l'heure actuelle, sont prévus.

#### **M. POINTUD**

Je rappelle que, le 5 octobre, il y aura une réunion qui sera consacrée à ces problèmes spécialement.

#### **M. PAMBOUTZOGLOU**

A condition de mettre en place les études nécessaires. Nous n'avons pas les moyens, nous, de le faire.

#### **Mme LARIVAILLE**

Vous faites une demande ; nous instruirons la demande.

**M. POINTUD**

Est-ce que vous souhaitez répondre rapidement parce que nous sommes un peu en dehors du sujet d'aujourd'hui ? Nous avons essayé d'organiser le débat d'une manière assez rationnelle en cernant les problèmes. Aujourd'hui, c'est surtout le thème de l'aménagement du territoire.

**M. SALIN**

Concernant la mise à grande vitesse de l'axe Paris-Limoges, nous savons que, pour atteindre un temps de l'ordre de 2 heures 5 sur Limoges, c'est un investissement de l'ordre de 2,2 à 2,4 milliards d'euros. Nous ne sommes pas dans l'ordre de grandeur que nous avons actuellement qui est de 1,3 milliard d'euros. Pour un temps qui est légèrement supérieur, nous investissons un milliard de plus.

**M. PAMBOUTZOGLU**

Oui, mais combien de kilomètres pour arriver à 2,4 milliards ?

**M. SALIN**

De l'ordre de 160 – 165 kilomètres.

Concernant la capacité, Monsieur Naji RIZK l'a dit tout à l'heure, nous desservons Poitiers pour permettre à des TGV venant de Limoges de se connecter avec des TGV venant du Sud-Ouest, ce qui, en terme de capacité, fait que la ligne Poitiers-Limoges ne vient pas, sauf pour les trains directs, encombrer de manière supplémentaire l'axe Atlantique, la section commune à la ligne TGV Bretagne-Pays de Loire et la ligne Sud Europe Atlantique.

Concernant Montparnasse, un certain nombre d'études ont été faites dans le cadre de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique et du barreau Toulouse-Bordeaux, pour la capacité de la gare, et des aménagements en avant-gare et en gare sont en cours pour permettre au trafic d'arriver, Poitiers Limoges inclus.

**M. POINTUD**

Nous allons passer à l'intervenant suivant : Monsieur LIMOUSIN.

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

Merci beaucoup. Je m'exprime au nom des trois chambres consulaires de la Haute-Vienne et, comme ce ne sont pas des collectivités territoriales, je n'ai pas besoin d'une délibération préalable.

Deux remarques, la première concernant l'intervention de Monsieur PAMBOUZOGLOU et la deuxième sur le fond.

Monsieur PAMBOUZOGLOU, je vous ai bien écouté, j'ai même pris des notes : vous demandez un aménagement progressif de la ligne POLT pour avoir des améliorations immédiates. Si l'aménagement est progressif pour avoir des améliorations immédiates et si l'immédiateté arrive avant la progressivité, ça va aller drôlement vite et ça va être drôlement spectaculaire.

Deuxième point, sur la ligne TGV que vous évoquiez tout à l'heure, ce n'est pas une ligne TGV, c'est un train TGV qui n'est pas sur une ligne. Vous êtes en train d'entretenir la confusion d'esprit entre la ligne TGV et le train qui roule dessus et qui s'appelle TGV. Votre projet, en aucun cas, quand vous nous parlez de Limoges Roissy Lille Strasbourg Varsovie, n'est une ligne TGV. C'est un train TGV que vous faites rouler sur des voies traditionnelles. Vous êtes en train d'entretenir une confusion d'esprit qui a pour but de faire régresser le débat.

Tout choix d'infrastructure, quel qu'il soit, est toujours un compromis pour les pessimistes ou une synthèse pour les optimistes. Moi, de temps en temps, je suis inquiet d'entendre des intégristes qui voient la solution en regardant simplement devant leur trottoir. Quand j'entends parler de la fin de la ligne TGV à construire à Châteauroux, je suis atterré de voir qu'il n'y a aucune solidarité dans les territoires sur cette affaire-là et que Châteauroux serait le bout du monde et l'alpha et l'oméga des dessertes ferroviaires.

Notre région a trop souvent souffert de l'expression de ces nuances, de ces états d'âme, de ces peurs et de ces angoisses. Aujourd'hui, le débat auquel nous participons est en train de nous faire prendre conscience que nous pouvons enfin toucher à des éléments du désenclavement que nous appelons tous de nos vœux parce que c'est le préalable du développement scientifique, du développement culturel et, je mettrai en troisième, du développement économique parce qu'il n'y a pas de développement économique s'il n'y a pas de développement scientifique et culturel au préalable, et je ne parle pas là que pour les entreprises. Aussi, de grâce, au moment où nous en sommes à ce stade de prise de conscience, c'est le moment ou jamais d'aller faire une forme d'union sacrée ; il faut un peu, de temps en temps, perdre de vue l'idéal pour regarder le réel. Si nous laissons passer ce train-là, nous serons définitivement sur le bord de la route et de toutes les routes. La responsabilité qu'a évoquée Madame PEROL-DUMONT, et la responsabilité qu'a évoquée Monsieur RODET seraient immenses et je redoute que tous ceux qui veulent nier cette réalité-là soient en train de tous nous tromper.

## **M. POINTUD**

Dans les diverses questions qui ont été posées, certaines intéressaient particulièrement la SNCF. Le représentant de la SNCF va peut-être s'exprimer maintenant. Il s'agit de Monsieur BELLINGARD.

## **M. BELLINGARD - Directeur du Développement à la SNCF, Limoges**

Bonjour. Je suis Directeur du Développement SNCF. Je voudrais simplement réagir par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure vis-à-vis de Monsieur Pierre MEYER, Directeur. Lorsqu'il a fait sa présentation le jour de l'ouverture, la présentation avait pour objectif de présenter et de bien scinder les champs de responsabilités de SNCF et RFF parce que tout le monde n'a pas encore aujourd'hui assimilé quelles étaient ces responsabilités. Nous, SNCF, nous sommes le transporteur et RFF est le maître d'ouvrage, c'est donc le propriétaire de l'infrastructure. Que ce soit très clair, on ne lui avait pas demandé de faire un parti pris ou quoi que ce soit.

Deuxièmement, concernant notre position vis-à-vis de RFF, il faut savoir quand même que nous sommes au côté de RFF depuis le départ, que le dossier a été travaillé avec les spécialistes de chez nous au niveau de la Direction Centrale et que tout ce qui a été amené dessus a été discuté avec le central SNCF. Voilà ce que je pouvais dire pour répondre à la question qui a été évoquée au début de la réunion. Merci.

## **Mme LARIVAILLE**

Nous n'avons plus de demandes de parole. Est-ce qu'il y a des gens qui veulent encore s'exprimer ? Monsieur THILLET, rapidement.

## **M. THILLET**

Monsieur LIMOUSIN, j'ai l'impression que vous n'avez pas compris ce que j'ai dit. Je vous expliquerai en détail.

Je voulais poser une petite question, je ne sais pas si c'est à la SNCF ou à RFF. Pour les gens de Châteauroux, la Souterraine, Vierzon, Orléans, tout l'axe, dans l'éventualité où le barreau Poitiers-Limoges se réalise, est-ce que nous aurons toujours les trains corail (les TEOZ maintenant) ou est-ce qu'il faudra prendre un TER pour aller à Limoges, prendre le TGV, remonter Poitiers et revenir sur Paris ? Ou alors, est-ce qu'il faudrait faire des sauts de puce de TER pour aller à Paris ? Vous savez que, ça, c'est une question que tout le monde se pose dans le Berry. Est-ce que nous aurons toujours des corail ou alors, est-ce qu'il faudra remonter à Limoges ?

## **M. SALIN**

Pour ce qui est des questions corail, je pense que la SNCF peut répondre.

**Mme FRUCHON – Direction du Développement, SNCF Limousin**

Excusez-moi, je n'ai pas entendu la question.

**M. THILLET**

Je vais vous la répéter. Dans le cas où le barreau Poitiers Limoges se réalise, je voudrais savoir si les trains corail et les trains TEOZ existeront toujours de Paris à Limoges, de façon à transporter des voyageurs de Châteauroux, la Souterraine jusqu'à Limoges ou alors de la Souterraine, de Châteauroux, Vierzon, Orléans et Paris ?

**Mme FRUCHON**

Nous parlons de sujets différents ?

**M. THILLET**

Non, parce que, nous, ça nous concerne.

**Mme FRUCHON**

Aujourd'hui, nous parlons de l'aménagement du territoire.

**Didier THILLET**

Ça fait parti de l'aménagement du territoire, Madame.

**Mme FRUCHON**

A l'horizon d'un TGV Limoges-Poitiers, vous l'avez vu dans l'exposé, nous aurons les flux qui se reporteront naturellement vers la ligne la plus rapide, Limoges-Poitiers -Paris. Ceci étant, la SNCF a pour mission de transporter les voyageurs et donc, nous, notre activité, c'est de développer le transport ferroviaire. Il y aura toujours des trains sur la ligne classique, bien évidemment. Ceci étant, on ne peut pas dire qu'il y aura autant de trains que maintenant ; le trafic sera peut-être différent et l'activité de la SNCF et le nombre de trains seront calqués sur le besoin de déplacement à l'horizon envisagé.

**M. THILLET**

Nous aurons donc moins de trains ?

**Mme FRUCHON**

Nous aurons assez de trains pour transporter les voyageurs qui seront sur la ligne.

**M. THILLET**

Ça ne veut rien dire du tout. Comme dit mon voisin, ça sera à des horaires mal adaptés ; nous prendrons la voiture.

**M. POINTUD**

Parmi les questions écrites que nous avons reçues, l'une nous interrogeait sur la dimension européenne de l'opération. Nous avons surtout parlé dans le cadre national des lignes à grande vitesse. Est-ce que l'un des deux experts que nous avons invités pourrait dire quelques mots sur la problématique européenne liée à cette réalisation ?

**M. ROYUX**

La problématique européenne, elle est claire. La France est, pour le moment, le pays qui a le plus développé de LGV en Europe. Il y a d'autres pays qui s'inscrivent dans le processus LGV : il y a l'Espagne qui pourrait rattraper un retard important ; il y a l'Allemagne ; il y a l'Italie également avec le Lyon-Turin et peut-être ultérieurement sur Rome. Et puis, il y a, bien sûr, tout le maillage qui existe déjà sur le Benelux.

Effectivement, la problématique LGV aujourd'hui, ce n'est pas l'accès à différentes destinations nationales qui sont, pour le moment, excentrées – nous avons parlé de Strasbourg, par exemple – c'est aussi, dans un horizon qui est peut-être le même que celui que l'on évoque aujourd'hui à propos de la LGV Poitiers Limoges, un accès à l'Italie, à l'Allemagne, à l'Espagne et au Benelux, en voie LGV sans trop de rupture de charge.

**M. POINTUD**

Il semblerait que, sur cette question, Monsieur voudrait une précision.

## **Un intervenant**

Oui. Ma question s'adresse à Monsieur AUPHAN. J'ai entendu tout à l'heure Monsieur RIZK dire « nous réalisons ce projet », point, c'est-à-dire qu'on ne s'intègre pas dans une dimension, et je pense à la dimension européenne. Souvent, il est évoqué les noms des villes du Nord concernant le barreau Poitiers Limoges. On parle de l'accès à Paris, de l'accès à Roissy alors que la transversalité permettrait d'avoir non seulement Roissy, mais aussi Notre Dame des Landes, Bordeaux et Satolas à une heure de Limoges. Je m'étonne souvent que Limoges n'ait de perspectives que l'arc Atlantique. Or, il ne s'agit pas que de cela. Il faut aussi que l'arc Atlantique s'ouvre à l'Europe. L'arc Atlantique peut s'ouvrir à l'Europe en passant précisément par Limoges grâce à une transversale. Il importe que ce projet s'inscrive dans un projet beaucoup plus global que nous appellerons « la transversale Alpes Atlantique ».

Deuxièmement, en ce qui concerne toujours l'aménagement du territoire, j'évoquais tout à l'heure l'Europe. A propos d'Europe, cet axe transversal se situe sur le corridor 5 européen qui va de Lisbonne-Madrid-Kief. Il appartient à toutes les régions qui sont sur ce circuit-là d'affirmer leur solidarité, en sorte que ce corridor 5 passe par l'Aquitaine, par Limoges et désenclave enfin le Massif Central dont nous sommes encore étonnés qu'il constitue un obstacle insurmontable évoqué dans le support de projet où on dit « ma foi, il n'y a pas d'échanges entre l'Est et l'Ouest du Massif Central ». C'est quand même bizarre qu'à l'époque où nous faisons des tunnels sous la mer, on reste pantois devant le Puy-de-Dôme. Le corridor 5, je pense qu'il doit figurer dans les préoccupations d'un aménageur de territoire.

Autre problème d'aménagement du territoire : les flux. Les flux actuellement les plus importants sont par le sillon rhodanien, par l'arc Méditerranéen, bien évidemment, par l'axe Est-Ouest-Paris. Ces axes sont sursaturés. Pourquoi on ne fait pas cette transversale qui permettrait, tout en désenclavant des régions déjà bien enclavées, d'irriguer des régions qui ne le sont pas actuellement, grâce à une transversale qui viendrait du Sud depuis Bordeaux, depuis Irun-l'Espagne, en passant par Limoges et puis, du Nord depuis Caen, en passant par Rennes, Nantes, Poitiers, etc.

Troisième question : la pollution et l'environnement. Nous savons très bien la proportion que prend le fret de camions actuellement et l'in vraisemblance du trafic routier dont on se demande ce qu'il va bien devenir. Je pense qu'il faut envisager cette transversale d'une manière mixte en sorte que, non seulement, le déplacement des personnes soit considéré et à grande vitesse compte tenu des besoins de mobilité, mais qu'aussi, le fret puisse transiter aussi par la voie ferroviaire, compte tenu des problèmes énergétiques qui vont se poser à moyen terme.

## **M. POINTUD**

Je ne sais pas si vous souhaitez répondre. Je signale simplement que, le 28 septembre, c'est-à-dire dans 2 semaines, ici même, une réunion thématique aura lieu sur les besoins de déplacement actuels et futurs. Nous reprendrons les préoccupations que vous avez exprimées ce soir. Sur les problèmes d'environnement, toujours à Limoges, il y aura une réunion le 23 octobre.

**M. AUPHAN**

On peut évidemment tout faire. Il y a des arguments qui sont très favorables, d'une certaine manière, à une transversale à travers le Massif Central. Il y a une quinzaine d'années, j'avais moi-même, dans des travaux scientifiques et universitaires, évoqué ce genre de chose. Evidemment, à titre gratuit, on peut toujours tout envisager. Seulement, il y a une dimension chronologique, il y a des contraintes financières, etc. Je rappelle tout simplement qu'à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, on allait de Paris à Toulouse en passant par Limoges, Périgueux, etc. donc par un itinéraire tout à fait détourné. Ensuite, lorsque saturation il y a, on prend des itinéraires plus directs. Je voudrais simplement vous faire observer qu'à l'échelle de l'Europe, c'est tout à fait une autre échelle et lorsque nous envisageons des liaisons de 1.500, 2.000 ou 3.000 kms, que l'on passe à 500 kms d'un côté ou à 500 kms plus au Sud, ça ne change pas énormément de choses sur le plan de la distance. Des choix politiques – politiques au sens le plus noble du terme – ont été faits qui faisaient de l'Ile-de-France la plaque tournante, le centre du réseau à grande vitesse européen en France et il est clair que tout en découle. Alors, est-ce que, dans un siècle, les choses auront changé ? C'est possible, je n'en sais rien, mais, en tout cas, pour le moment, c'est la logique qui est là, mais rien n'interdit évidemment d'envisager d'autres choses, mais il faut être quand même assez proche de la réalité. Lorsqu'un réseau de transport se met en place, c'est toujours comme ça que les choses se passent.

**M. POINTUD**

Y a-t-il d'autres questions ?

**M. ROLLAND**

Je suis à la fois riverain de la Nationale 147 et de la ligne de chemin de fer Poitiers -Limoges puisque je les ai toutes les deux dans mon horizon personnel.

D'abord, ce débat m'a rajeuni parce qu'il y a presque une vingtaine d'années, un Premier Ministre en visite ici avait traité l'enseignant que j'étais et mes collègues de « stock » et, là, tout au long de la soirée, j'ai eu l'impression d'être traité simplement de « flux ».

Les êtres humains que nous sommes ont été complètement évacués, sauf pour traiter les questions de mobilité, de déplacement, de gain sur le temps de travail, etc. J'aimerais bien savoir quand est-ce que cette question sera évoquée, c'est-à-dire quand est-ce que la question des désastres sera évoquée, désastres qui ne manqueront pas d'être provoqués par la construction de cette ligne, ô combien nécessaire au regard de ceux qui en revendiquent la nécessité, je le comprends parfaitement.

Je comprends parfaitement que quelques centaines de personnes dans la région ne conçoivent leurs déplacements que pour une durée maximale de 2 heures, quelle que soit la distance parcourue. J'ai d'ailleurs appris que le temps ne se mesurait plus en kilomètres, au cours de cette soirée, ce qui est quand même une nouveauté. Je comprends parfaitement tout cela, mais je me demande quand même quand est-ce que l'on va évoquer la question de ceux qui restent, c'est-à-dire de ceux qui vont être

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public amenés à contempler le passage des camions - ça vient d'être très justement évoqué - parce que vous allez faire sortir les personnes qui prennent la route en leur demandant de ne plus prendre leur voiture, mais, par contre, les camions vont rester. Les camions vont rester en se démultipliant puisque les infrastructures qui vont permettre de les faire circuler vont être agrandies, améliorées, modernisées, etc.

Ma question, peut-être qu'elle n'est pas à l'ordre du jour d'aujourd'hui, mais j'aimerais bien qu'un jour, quand même, dans les débats à venir, on pose la question de ceux qui restent au bord des routes, au bord des voies ferrées, et voir quelles sont exactement les conséquences pour les gens de ces projets qui nous sont ainsi proposés. Merci.

## **M. POINTUD**

Ça sera notamment l'objet des réunions dites de proximité que nous ferons sur les différents tracés possibles de la ligne. Madame PEROL-DUMONT, Présidente du Conseil Général, voudrait dire un mot encore.

## **Mme PEROL-DUMONT**

Simplement, Monsieur ROLLAND a dit que personne ne s'était préoccupé des effets environnementaux, des effets sociaux, des effets humains. Je m'inscris en faux, Monsieur ROLLAND, et vous le savez ; dès ma première contribution à titre personnel, je l'ai dit, c'est un souci majeur et je crois que vous avez raison, mais d'autres réunions sont prévues à cet effet. Sur le secteur concerné, il y a deux projets majeurs ; il y en a même trois avec l'entretien et la rénovation de la ligne actuelle pour les TER qu'il ne faudra pas abandonner, c'est une évidence. Au regard de l'impact environnemental, de l'impact social, de l'impact humain qu'auront ces infrastructures totalement nécessaires à mon sens, il faudra être très, très vigilant et, pour l'heure, je m'inquiète un petit peu, effectivement, du fait qu'il n'y ait pas concomitance de réflexion sur les tracés, je crois que c'est impératif. Madame la Présidente, je vous l'avais dit lorsque nous nous étions vus, c'est, pour moi, un élément déterminant. Il est impératif que toutes ces réflexions soient conduites de concert, ce qui ne remet en rien en cause, pour moi, la nécessité de cet axe.

## **Mme LARIVAILLE**

En plus des réunions de proximité dont Monsieur POINTUD a parlé, il y a deux thématiques sur le thème de l'environnement, une à Limoges, une à Poitiers. Je pense que ça sera l'occasion de débattre de toutes ces questions. Ce n'est donc pas oublié du tout. Il n'y a plus de questions ? Bon. Avant de clore cette réunion, je vais demander à Michel ANDRAULT de nous faire une petite synthèse. Je pense que ça peut être intéressant de se remémorer ce qui s'est dit ce soir.

## **M. ANDRAULT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public**

Mesdames, Messieurs, je crois que, lors de cette réunion, ce soir, le débat a été vif, riche, très contradictoire et courtois. Ça fait beaucoup de qualité et il faut remercier l'assistance d'avoir réussi à réunir ces 4 qualités.

Au fond, si on veut faire un peu d'humour, on pourrait dire que le meilleur TGV, tout compte fait, c'est celui qui passe partout, qui ne s'arrête nulle part et qui va aussi vite que s'il allait directement à son but. C'est celui aussi qui ne coûte pas cher et c'est celui qui crée de la richesse.

Chronologiquement, il faut se rappeler cette soirée, comment elle s'est passée. Elle a été ouverte par un exposé de Madame la Présidente, sur l'essence et l'existence de cette Commission, sur son rôle et sur sa procédure.

Ensuite, la parole a été passée au représentant du maître d'ouvrage qui a présenté son projet, le projet sur lequel nous discutons. Le maître d'ouvrage a présenté son projet comme une « synthèse de la réussite » - c'est son terme- synthèse de la réussite qui, selon lui, ne présente pas de bémol particulier.

Ensuite, la parole a été passée à Monsieur ROYOUX qui nous a fait un panorama très savant et très intéressant sur l'aménagement du territoire. Nous avons entendu parler de la définition de cet aménagement du territoire, définition qui a commencé à prendre forme après la seconde mondiale, ensuite, des notions de métropole, d'infrastructures, de décentralisation industrielle, de décentralisation, d'influence européenne, de mobilité, d'accessibilité, d'équilibre, de développement durable, de notion de territoire, de gestion de l'aménagement de territoire, d'échelle de développement et d'aspect multimodal.

Monsieur AUPHAN nous a parlé du modèle initial de la grande vitesse, de la nouvelle infrastructure, du tracé rectiligne, des ouvrages d'art, du collage au terrain des infrastructures, des sauts en vitesse du simple au double, de l'emprise close et ouverte, des nuisances sonores, du réseau maillé et réseau polarisé, des gares classiques différentes des gares SNCF, etc.

Comme vous voyez, quand on fait l'inventaire, la matière est riche.

Monsieur de La MASSELIERE, SETEC Organisation, nous a parlé de LGV et aménagement du territoire, outil de mobilité, les emplois, l'économie, l'élargissement des marchés, le tourisme d'affaires et le tourisme urbain.

Nous pourrions parler très longtemps, mais c'est une synthèse et la synthèse, en 5 minutes, est pratiquement impossible dans ce domaine-là.

Nous avons eu des interventions très intéressantes ; je vous dis les noms : Madame BONNETEAU, Monsieur ROMEC, Monsieur THEPIN, Madame PEYROL-DUMONT, Monsieur RODET, Monsieur PAMBOUTZOGLOU, Monsieur CANIAUX, Monsieur FRUGIER, Monsieur BERTRAND, Monsieur BOUCHERON, Monsieur GAULTIER, Monsieur THILLET, Monsieur VANDENBROUCKE, Monsieur LIMOUSIN.

La SNCF nous a exposé le distinguo entre la SNCF et RFF.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public  
Voilà. La synthèse est impossible en 5 minutes. Je vous remercie de votre attention.

**Mme LARIVAILLE**

En plus de la synthèse de Monsieur ANDRAULT, vous aurez le verbatim sur le site sous huitaine. Celui de la réunion de Limoges de la semaine dernière est sur le site. Celui de la réunion de Poitiers sera sur le site demain ou après-demain. Je vous remercie et je vous souhaite une bonne fin de soirée. A la prochaine fois.