

Débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Limoges, le 28 septembre 2006

Réunion Thématique

Les besoins de déplacement aujourd'hui et demain

Participants :

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

MAITRE D'OUVRAGE RFF : Sylvestre SALIN ; Richard ROUSSEAU ; Jean Pierre ORUS

EXPERTS :

Yves GEFFRIN, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées ;

Jean VARLET, Professeur de Géographie à l'Université de Savoie ;

Philippe MATHIS, Professeur en aménagement du territoire et d'urbanisme à POLYTECH, Université de Tours ;

INTERVENANTS :

M. LAGARDE ;

M. JOUBERT ;

M. BOUCHERON ;

M. BERTRAND ;

M. CANIAUX, Président d'ALTRO ;

Michel KIENER, Adjoint au Maire de Limoges – Chargé de l'Urbanisme ;

Mme BONNETAUD ;

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

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

M. LEBŒUF – Directeur du Développement à la SNCF

M. BAILLET ; CETE du Sud-Ouest ;

M. LAVAL ;

Introduction

Mesdames et Messieurs, je vous souhaite la bienvenue à cette réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges.

Nous en sommes aujourd'hui à notre sixième réunion publique, notre deuxième réunion thématique.

Les réunions thématiques ont pour objet d'approfondir la réflexion sur des sujets importants, sujets importants au regard du projet dûment développé par le maître d'ouvrage dans son dossier au regard des préoccupations que nous avons perçues à l'occasion des différents contacts que nous avons eus avec de nombreux acteurs régionaux lors de la préparation de ce débat.

La précédente réunion thématique portait sur le thème « LGV, aménagement du territoire et développement régional ». Aujourd'hui, nous nous interrogerons sur les besoins de déplacement actuels et futurs et sur la place des différents modes de transport dans la région.

Le déroulé de la réunion tel que nous l'avons prévu est le suivant :

- Une présentation du débat public, ce qu'il est, ses modalités, ses finalités.
- Une présentation du projet par le maître d'ouvrage.
- Nous rentrerons ensuite dans le vif du sujet avec une première séquence, que nous avons intitulée « l'évolution de la demande de mobilité ». Dans le cadre de cette séquence, nous aurons deux interventions de cadrage :
 - l'une de Monsieur Yves GEFFRIN, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées qui apportera des éléments de réflexion sur la politique des transports à très long terme,
 - l'autre de Monsieur Jean VARLET, Professeur de Géographie à l'Université de Savoie, qui mettra l'accent sur les modifications engendrées par la Grande Vitesse Ferroviaire sur la mobilité et l'accessibilité des territoires.
- Nous vous donnerons la parole.
- Nous passerons à la deuxième séquence qui portera sur la place de l'offre ferroviaire et des autres modes de transport dans la région. Le maître d'ouvrage explicitera les données en termes de déplacements sur lesquels il appuie son projet, avec une présentation de données chiffrées d'abord et un retour sur les aspects méthodologiques ensuite.
- Vous aurez alors tout loisir pour vous exprimer, poser vos questions et donner votre avis.

Monsieur Philippe MATHIS, Professeur en aménagement du territoire et urbanisme à POYTECH, Université de Tours, a accepté d'être, tout au long de cette réunion, notre grand témoin.

Présentation du débat public

Mme LARIVAILLE

Ces mots s'adressent aux personnes qui viennent pour la première fois à ce type de réunions, en demandant aux autres, qui sont habitués à mon discours, de bien vouloir patienter.

Je serai très brève et je compléterai le cas échéant en répondant à vos questions.

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

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

C'est la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante qui décide si un projet doit faire ou non l'objet d'un débat public. Elle fonde sa décision sur les enjeux du projet en termes d'aménagement du territoire, en termes socioéconomiques et environnementaux.

La Commission Nationale a ainsi décidé le 7 décembre dernier, sur saisine du maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, que compte tenu de ces enjeux, le projet de création d'une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges devait faire l'objet d'un débat public.

Elle a confié l'organisation et l'animation de ce débat à une Commission Particulière qui est composée de cinq membres :

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

La Commission Particulière est indépendante. Elle ne porte aucun jugement, ni sur les arguments du maître d'ouvrage ni sur aucun des avis exprimés.

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

Le débat public constitue un temps d'ouverture et de dialogue. Son objectif est de recueillir les points de vue des uns et des autres sur le projet et ainsi, éclairer le maître d'ouvrage afin qu'il puisse prendre sa décision en toute connaissance de cause en ce qui concerne les suites à donner à son projet.

Il peut décider de poursuivre son projet, de le modifier partiellement ou totalement, ou de l'abandonner.

Pour émettre un point de vue, il faut être informé et avoir les moyens de s'exprimer. Vous pouvez le faire dans le cadre du débat, en vous adressant à la Commission

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public Particulière par courrier, carte T, courriel, Internet, etc., et en participant aux réunions publiques.

Je rappelle que toutes les contributions écrites sont mises à disposition de tous via le site Internet et que toutes les questions posées par écrit recevront des réponses écrites.

Je rappelle également que certaines contributions écrites peuvent faire l'objet de Cahiers d'acteurs, qui sont édités et diffusés par la Commission.

Les comptes-rendus de nos réunions figurent sur le site dans les dix à douze jours qui suivent la réunion.

Voilà pour ce qui est de l'information et des moyens d'expression. Le débat a été ouvert le 1^{er} septembre, il s'arrête le 18 décembre. A l'issue de ce débat, la Commission Particulière fera un compte-rendu complet, objectif cela s'entend, sur tout ce qui a été dit et écrit pendant ces trois mois et demi.

La Commission Nationale établira le bilan du débat et ceci dans les deux mois qui suivent la fin du débat. C'est-à-dire qu'avant le 18 février, nous aurons fait notre compte-rendu.

Le maître d'ouvrage aura ensuite trois mois pour faire connaître sa décision. Cela signifie que le 18 mai 2007 au plus tard, il se sera prononcé sur la suite qu'il donne à son projet.

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

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

Deux points en ce qui concerne les échanges qui vont suivre : nous ferons bien entendu du direct mais vous pouvez aussi poser vos questions par écrit. L'intérêt de cette formule, outre qu'elle est plus équitable que la formule purement orale, vous permet d'avoir en plus de la réponse orale, une réponse écrite.

S'agissant des demandes d'intervention, vous les faites également par écrit ou vous vous adressez à Eric ANDRE ou aux hôtesse.

Sachez que la réunion est enregistrée. Je vous demanderai donc de parler bien distinctement dans le micro et de vous présenter.

Si vous avez des questions sur le débat public, ses finalités, ses modalités d'organisation, je suis à votre disposition pour y répondre immédiatement.

M. LAGARDE

Bonjour. Quelle est la date limite pour le dépôt des cahiers d'acteurs ?

Mme LARIVAILLE

La date limite est un mois avant la fin du débat.

M. LAGARDE

Le 18 novembre donc.

Mme LARIVAILLE

C'est cela. Mais je pense que l'on a intérêt à faire les cahiers d'acteurs le plus tôt possible si on souhaite qu'ils soient vus.

M. LAGARDE

Je n'en doute pas. Ma deuxième question porte toujours sur le débat. Vous avez dit fort justement que le maître d'ouvrage avait trois mois pour dire qu'il abandonnait, qu'il modifiait ou qu'il poursuivait son projet. Je constate – je l'ai déjà dit la fois dernière dans cette même salle et je n'ai pas eu de réponse – que RFF, sur la ligne LGV Marseille – Nice, n'a fait aucune des trois réponses considérées. A partir de là, s'agit-il d'un déni du débat public ou d'une façon de le détourner ? Car la réponse du Conseil d'Administration de RFF a été de dire, « après comme avant, nous poursuivons les études, les recherches de financements, etc. », sans dire à aucun moment, parmi les trois hypothèses que vous avez données, quelle était celle qu'il choisissait.

Je reviendrai plus tard sur le dossier du maître d'ouvrage mais je suis pour l'instant sur le débat Commission Particulière du Débat Public.

Je voudrais donc savoir si, finalement, RFF ne fait pas faire des Commissions Particulières de Débat Public sur des lignes, sans apporter à la fin et dans les trois mois qui lui sont impartis par la loi, une réponse autre que « après, c'est comme avant ».

Mme LARIVAILLE

Je n'ai pas suivi le débat public sur la ligne LGV PACA mais j'ai cru comprendre qu'à la suite du débat public, il y avait eu des études complémentaires lancées sur un scénario proposé dans le cadre du débat public.

M. LAGARDE

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je pense que ce point est important au-delà de la ligne LGV Limoges-Poitiers car c'est un peu les limites de la Commission Nationale du Débat Public et de cette Commission Particulière.

Si cela est pris pour un système qui n'a pour but que de faire parler sans qu'à la fin le maître d'ouvrage prenne une décision, ou tout au moins annonce ses intentions, on est dans une situation assez grave pour la Commission Nationale du Débat Public.

C'est la raison pour laquelle je vous pose la question. Ce n'est pas par rapport à la limite à RFF mais par rapport à ce qu'est la démocratie participative. La Commission Nationale du Débat Public, proposée par la loi BARNIER et modifiée par la loi VOYNET, conduit finalement à une espèce de système dans lequel le maître d'ouvrage, in fine, en l'occurrence RFF, ne se prononce pas sur le fait qu'il va faire, ne pas faire, qu'il modifier, qu'il va étudier plus particulièrement tel ou tel tracé, car dans les installations linéaires, le problème est tout de même celui-là.

En fait, la réponse est de dire : « Nous poursuivons les études » sans préciser sur quoi, « nous poursuivons les recherches de financement » sans préciser comment. Bref, à la fin du débat on dit « Nous vous avons bien entendus, maintenant, nous sommes tranquilles de ce côté. La Commission Particulière du Débat Public nous a rendu son rapport. Maintenant, tout est bien dans le meilleur des mondes et nous faisons comme nous voulons. »

Ce qui est grave. Si c'est sur l'opportunité, sur le tracé, sur toutes ces questions, est-ce que vous n'avez pas un peu l'impression, en tant que Commission Particulière du Débat Public que vous êtes un instrument manipulé ?

Mme LARIVAILLE

Pas du tout ! Nous sommes là effectivement pour recueillir les observations du public sur un projet qui est présenté par un maître d'ouvrage. Nous ne sommes pas manipulés. Il n'y a aucune raison que nous nous sentions manipulés.

Nous faisons le compte-rendu du débat, nous ne sommes pas juges de la réponse du maître d'ouvrage. Nous lui donnons les opinions, les points de vue exprimés par les uns et les autres mais ce n'est pas la Commission qui va décider ensuite de ce que le maître d'ouvrage va faire.

Excusez-moi Monsieur LAGARDE...

M. LAGARDE

(Début d'intervention hors micro)

... Que la réponse de RFF dans le cas d'une ligne qui est quand même un peu plus importante pour RFF que la ligne Poitiers - Limoges, celle de Nice- Marseille.

Pour avoir assisté à des réunions de cette Commission, j'ai été très étonné du fait que le Conseil d'Administration de RFF, pas n'importe qui, ne répond à aucun des objectifs donnés dans la loi qui consiste à dire, et vous l'avez rappelé, « j'abandonne, je modifie, etc. ». Là, ils ne répondent rien.

Mme LARIVAILLE

Le maître d'ouvrage prend sa décision ensuite.

M. LAGARDE

Mais comment la Commission Nationale du Débat Public peut-elle juger que la réponse du maître d'ouvrage est correcte par rapport à la loi ?

Mme LARIVAILLE

Nous allons arrêter. Si je ne m'abuse, vous-même avez été membre d'une Commission Particulière du Débat Public, s'il vous plaît, arrêtons là.

M. JOUBERT

Pourquoi ne pas faire un sondage en mettant cela dans les boîtes aux lettres ? Chacun répond ou ne répond pas. Cela est plus vite fait que d'organiser un débat public pour savoir ce que souhaite faire RFF.

Mme LARIVAILLE

Justement, l'intérêt du débat public est qu'on ne répond pas par oui ou par non. On argumente.

M. JOUBERT

Il y a la façon de construire des questionnaires.

Mme LARIVAILLE

Un questionnaire ?

M. JOUBERT

Oui, lorsqu'on fait un sondage, il peut y avoir des questions avec « plus ou moins d'accord », etc.

Mme LARIVAILLE

Mais là, on ne demande pas si vous êtes d'accord ou si vous n'êtes pas d'accord, c'est beaucoup plus profond que cela. On argumente, on dit : « je ne suis pas d'accord pour telle et telle raison ».

Que voulez-vous que le maître d'ouvrage fasse à partir d'un sondage « oui », « non » ? De toute façon, nous n'avons pas pouvoir de faire ce genre d'opérations, de référendum. Ce n'est pas du tout l'objet du débat public ; l'objet du débat public c'est de confronter ses idées.

M. JOUBERT

RFF construit le réseau, c'est une chose. Mais ensuite, c'est la SNCF qui fait passer les trains, qui utilise ou n'utilise pas le réseau.

Mme LARIVAILLE

Nous en reparlerons plus tard.

Y a-t-il encore des questions sur le débat public ?

Je suis désolée mais tout ce que je peux vous dire, c'est que la CNDP n'est effectivement pas juge de la réponse du maître d'ouvrage. Celui-ci tire les enseignements qu'il a à tirer du compte-rendu que nous lui faisons. C'est lui qui est responsable de sa décision, ce n'est pas la CNDP. Je n'ai pas d'état d'âme. Nous essaierons de nous convaincre mutuellement si vous le voulez, mais pour l'instant, je ne vois pas très bien où vous voulez en venir.

Un dernier point, en ce qui concerne cette réunion, elle sera co-animée par moi-même et par André POINTUD. Ne soyez donc pas surpris si la parole passe de temps en temps de l'un à l'autre, c'est une question d'organisation simplement.

Je vais me tourner maintenant vers le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, représenté ici par :

- Richard ROUSSEAU, Directeur Régional Centre Limousin,
- Sylvestre SALIN, Chef du Projet débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers- Limoges,
- et Jean-Pierre ORUS, Responsable du département des activités des voyageurs et du fret.

Je pense que Monsieur SALIN va présenter le projet. La réunion d'aujourd'hui est une réunion thématique sur les besoins de déplacement. Nous avons pensé cependant qu'il était intéressant, dans chaque réunion, de rappeler les grandes lignes du projet avant de démarrer sur le sujet de la réunion.

Présentation du projet par RFF

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

Merci Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, bonjour.

La présentation du maître d'ouvrage va se faire en deux temps. Dans un premier temps, une présentation très rapide des caractéristiques du projet afin de le resituer pour les personnes qui n'ont pas assisté aux premières réunions.

Dans une deuxième partie, Jean Pierre ORUS interviendra en matière de déplacement et de trafic.

Un premier élément de contexte général qu'il est important d'avoir à l'esprit, c'est qu'à l'horizon 2016, la ligne Paris – Bordeaux, dite Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, sera mise en service et constituera un axe important tant au niveau national qu'au niveau européen en matière de Grande Vitesse.

J'en veux pour preuve la décision récente de la région Midi Pyrénées et de Toulouse de venir se connecter à cet axe pour accéder au réseau à Grande Vitesse et à Paris.

Mais cette Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique fait que la Grande Vitesse reste aux portes du Limousin et ne le dessert pas. Le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges s'inscrit dans cette logique de réseau et dans la volonté de connecter le Limousin à un réseau qui se trouve à moins de cent kilomètres.

Le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges, pour le Limousin, permet d'une part d'améliorer son accessibilité depuis Paris à L'Île de France, puisqu'il permettra de faire Paris – Limoges en deux heures.

Ce projet renforce les relations entre Poitiers et Limoges, puisque, selon les options que nous vous présenterons un peu plus tard, il sera possible de faire Poitiers – Limoges en 45 minutes ou en 35 minutes.

C'est un projet qui permet d'accéder directement au réseau à Grande Vitesse en venant se connecter sur Poitiers qui, dans les années à venir, deviendra un véritable nœud au sein du réseau à Grande Vitesse de la façade atlantique.

C'est aussi la possibilité d'accompagner la volonté d'ouverture du Limousin sur cette façade atlantique.

C'est sur ces quatre bases que Réseau ferré de France présente au débat public le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers – Limoges, dont les caractéristiques sont les suivantes.

Il a été construit autour de deux points : d'une part, permettre la desserte de Poitiers et de Limoges par ses gares « Centre », d'autre part, permettre de faire Paris – Limoges en 2 heures ou Brive- Limoges en 3 heures.

Nous aurons l'occasion de revenir sur le deuxième point au cours des discussions. Je voudrais insister très brièvement sur le premier.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public Pourquoi desservir Poitiers et Limoges par les gares « Centre » ? En connectant cette Ligne à Grande Vitesse à ses extrémités d'une part sur la ligne Paris – Limoges, et d'autre part sur la ligne Poitiers – Bordeaux, les lignes classiques, on rentre directement dans les centres-villes, ce qui permet de bénéficier de tous les avantages des complémentarités de réseaux, TER, cars ou transports urbains. C'est-à-dire valoriser des outils comme le CIEL à Limoges ou comme le pôle multimodal qui se met en place à Poitiers.

Cela présente également un avantage en matière de conception. En réutilisant des infrastructures nouvelles, on évite de venir construire des sections de ligne nouvelle dans des tissus déjà fortement urbanisés ou qui le seront dans les années à venir.

Concernant les options présentées au débat, elles sont au nombre de trois.

1. Une option nord.

2. Une option centre.

3. Une option sud.

- L'option nord prend le parti, à la sortie de Poitiers, de venir se raccorder le plus rapidement possible sur la ligne Paris – Limoges en maintenant un temps de l'ordre de deux heures.

Cette ligne viendrait donc se connecter au nord des Monts d'Ambazac qui, géographiquement, constitue un point dur.

D'une longueur totale de 150 kilomètres, cette option nécessiterait la création d'une section de ligne nouvelle de 100 kilomètres dont le coût est estimé aujourd'hui à 1,15 milliard d'euros.

Le trafic attendu est de l'ordre de 2,1 millions de voyageurs. Nous y reviendrons beaucoup plus en détail avec Jean Pierre ORUS.

En termes de temps de parcours, c'est une option qui permet de faire un Paris – Limoges en 2 heures, il faut rajouter une heure pour Brive, et concernant Paris – Cahors, il serait possible dans ce cadre, de l'effectuer en 4h05. Poitiers pourrait être rejointe en 45 minutes.

- La deuxième option prend un parti différent, celui d'utiliser le réseau des infrastructures existantes et donc d'aller au plus droit entre Poitiers et Limoges.

Elle serait d'une longueur totale de l'ordre de 125 kilomètres et nécessiterait la création d'une section de 115 kilomètres de ligne nouvelle. Le coût est de l'ordre de 1,3 milliard d'euros.

Cette option est celle qui permettrait d'avoir les meilleurs temps de trajet. Il serait possible de faire un Limoges – Paris en 1h50, Brive serait à 2h50 de Paris.

Pour ce qui est des relations entre Poitiers et Limoges, on peut envisager là des relations en 35 minutes.

- La dernière option, dite sud, elle prend le parti d'utiliser au maximum la ligne Sud Europe Atlantique en venant au droit de Ruffec se déconnecter et obliquer vers

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Limoges, puis se raccorder à l'entrée de Limoges sur la ligne actuelle Angoulême –
Limoges.

Cette option est la plus longue, de l'ordre de 160 kilomètres, et nécessiterait la réalisation d'une ligne nouvelle de l'ordre de 90 kilomètres.

En termes de temps de parcours, de temps et de trafic, elle présente des caractéristiques similaires à celles de l'option nord, c'est-à-dire Paris – Limoges en 2 heures, Poitiers – Limoges en 45 minutes.

Le projet présenté au débat :

- améliore non seulement l'accessibilité du Limousin : Paris – Limoges en 2 heures, Paris – Brive en 3 heures, Poitiers – Limoges en moins de 45 minutes contre 2 heures actuellement,
- mais également, grâce au réseau TER, va au-delà des frontières du Limousin, en améliorant l'accessibilité de villes comme Périgueux, Aurillac ou Rodez.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. Y a-t-il des questions générales sur le projet ?

M. LAGARDE

Je voudrais revenir aux pages 66, 67 et 68 de votre cahier de maître d'ouvrage. Je suis un peu étonné par les légendes qui figurent sur ce tracé, dans lequel il y a, à mon avis, des erreurs manifestes, des omissions, des imprécisions, qui rendent le dossier un peu bizarre.

Je prends un exemple pour le premier tracé. Je trouve que parmi les sites à éviter figure la Centrale de Civaux dont il faut s'écarter au maximum. Pourquoi ? J'aimerais que RFF nous explique.

D'autre part, un certain nombre de choses est dit sur la présence du Clain, de la Vienne et de la Gartempe, qui m'étonne un peu, y compris par rapport aux flèches qui sont, pour certaines, me semble-t-il, fausses.

Je passe à la page 67 qui présente le deuxième tracé. On parle de site SEVESO à Saint-Benoît et à Limoges et les deux flèches se dirigent essentiellement vers Montmorillon et Le Dorat. Pourquoi donc cette bizarrerie ?

On trouve la même chose sur la possibilité éventuelle de doubler la RN 147, dans ce tracé central, par la ligne TGV, comme cela est un peu maintenant la pratique de RFF de se trouver à côté des autoroutes, ce qui me paraît d'ailleurs une très bonne chose. Mais pourquoi cette remarque bizarre sur la RN 147 ?

Si je passe ensuite sur l'option sud, je trouve également des choses un peu curieuses :

- sur l'activité industrielle de SEVESO à Saint Junien ; la flèche ne se dirige pas du tout vers Saint Junien, mais vers Ruffec ;
- sur les zones protégées, dont ne sait pas très bien où elles se trouvent ;
- sur le patrimoine historique et paysagé dont le texte est extrêmement curieux.

Je ne sais pas qui est le bureau d'études qui vous a fait cela, mais je suis inquiet pour la suite.

Je viens maintenant aux synthèses principales des caractéristiques de vos trois réseaux.

Finalement et au total, je voudrais comprendre pourquoi sur l'option nord, la vitesse moyenne de parcours sera de 200 kilomètres / heure, sur l'option centrale, elle est de 214 et sur l'option sud, elle est de 213. Ceci étant donné que l'option sud en particulier prend beaucoup plus de ligne LGV que les autres. Je ne comprends donc pas très bien vos calculs.

De plus, qu'est-ce que Saint Benoit, signalé dans deux options au moins, et qui, si je comprends bien, est la gare d'interconnexion TGV réelle et non pas centre Poitiers.

J'aimerais que vous m'éclairciez sur tous ces points. Je me suis sans doute trompé, j'ai sans doute mal lu ; vous allez me corriger, je n'en doute pas.

Mme LARIVAILLE

Sur ces questions d'environnement, des réunions spécialisées sont organisées. Une réunion est prévue le 23 octobre à Limoges.

M. LAGARDE

Mes questions sont des questions de précisions à RFF sur ces trois tracés.

M. SALIN

Concernant les cartes auxquelles vous faites référence, il s'agit de cartes de synthèse environnementale qui n'ont pas une valeur exhaustive. Pour avoir des informations beaucoup plus exhaustives, il y a, à disposition sur le site de la CPDP, des études environnementales.

Concernant vos remarques, des synthèses ont été faites. Il ne faut pas vouloir appliquer sur des cartes, surtout à cette échelle, une précision qu'elles n'ont pas.

Vous évoquez un site SEVESO, on parle des zones urbanisées en général, on parle des zones urbanisées en pointant Montmorillon et Le Dorat, et on signale qu'il y a aussi des installations SEVESO mais qui ne sont pas forcément à Le Dorat ou à Montmorillon.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Concernant la centrale nucléaire de Civaux, cela me paraît un établissement qu'il vaut mieux éviter et des réglementations imposent d'éviter ce genre d'endroits. Il était donc intéressant de le signaler.

Saint Benoit n'est pas une gare d'interconnexion, c'est un point particulier sur le réseau ferré, à la sortie de Poitiers. C'est à ce niveau que se débranchent ou viennent se connecter les lignes de La Rochelle et la ligne TER Limoges – Poitiers. En fin de compte, lorsqu'on dit Saint Benoit, c'est pour situer géographiquement une zone ; ce n'est pas pour dire qu'on en fera une gare d'interconnexion TGV.

Voilà les quelques éléments de réponse que je peux apporter à vos questions.

Mme LARIVAILLE

Nous allons passer au thème de la réunion.

L'évolution de la demande de mobilité

Mme LARIVAILLE

Nous allons traiter du thème principal de la réunion qui porte sur les problèmes de transports et de leur évolution. Nous allons commencer par un exposé des experts.

Le premier intervenant est Monsieur Yves GEFFRIN. Le Conseil Général des Ponts et Chaussées a procédé récemment à une réflexion prospective sur les transports. Monsieur GEFFRIN en a été l'animateur.

M. GEFFRIN - Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

Merci. J'apporterai au préalable une précision : je suis au Conseil Général des Ponts et Chaussées mais j'y suis arrivé après la réalisation de cette étude. J'en fais la présentation mais je n'en ai pas été à l'origine.

Cette étude a démarré avec l'audit sur les infrastructures, qui a eu lieu en 2003 et au cours duquel il est apparu que les éclairages que nous donnions sur nos projets étaient des éclairages à 20 ou 30 ans.

Quand on démarre sur les phases amont des projets et que l'on additionne le temps de décision, plutôt d'une quinzaine d'années, et le temps d'amortissement des projets, plutôt d'une trentaine d'années, avoir une vision à 50 ans est apparue nécessaire.

Sur ce constat, le Conseil Général des Ponts et Chaussées a commandité à différents bureaux d'études et s'est entouré d'experts pour avoir une vision à 2050. Cette vision n'a pas un objectif normatif de prévision ou d'évaluation des projets, elle est plutôt un cadre de réflexion pour voir si, ce que l'on peut savoir d'un horizon aussi lointain, est compatible avec les décisions que l'on prend dans un terme beaucoup plus court.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je vais essayer d'être assez bref sur la présentation. Le document de synthèse, d'une cinquantaine de pages, est disponible sur le site de la Commission. Si vous souhaitez en savoir un peu plus, vous pouvez vous rendre sur le site de l'Équipement où vous trouverez également les rapports particuliers, soit 500 pages de lecture. Si vous êtes plus pressés, vous trouverez ici un document en quatre pages qui donne le résumé de l'étude.

Ont été discutés dans ce travail essentiellement les hypothèses démographiques, la croissance du PIB et le prix de l'énergie.

Sur la démographie, on se place sur des hypothèses de 60 à 70 millions d'habitants à cet horizon.

Sur la croissance du PIB, on se place dans une fourchette de 1 à 2 % de croissance annuelle.

Je reviendrai plus tard sur le prix de l'énergie.

Comprenez bien le sens de la démarche : il ne s'agit pas d'une démarche normative, mais prospective visant à éclairer des horizons lointains et à servir de seuil de discussion pour l'ensemble des participants. Son objectif est le débat, je pense donc que cela peut servir ici.

Dans cet exercice, il faut d'abord essayer de comprendre ce qui s'est passé dans le passé. Nous sommes donc remontés une cinquantaine d'années en arrière pour trouver les variables clés et voilà ce que l'on a pu constater depuis cinquante ans.

Nous avons trouvé cinq variables clés explicatives de la croissance de la mobilité que tout le monde a pu constater.

- L'accroissement de la richesse, je rappelle que la croissance du PIB a été, en moyenne, sur cette période, de 2,2 % par an, ce qui est considérable.
- Dans le même temps, on a assisté à l'ouverture des économies, d'abord sur l'Europe, ensuite sur le monde.
- On a eu une transformation des modes de vie, que ce soit en termes d'habitat, de motorisation ou de temps libre. Pour la motorisation, il faut se rappeler que sur cette période, le taux de ménages équipés de voiture a été multiplié par dix. Il est évident que dans les cinquante ans à venir, nous ne connaissons pas ce taux.
- A part quelques phénomènes de pics pétroliers liés aux chocs de 1973 et de 1984, on a eu, pendant tout ce temps, une énergie à bon marché, la plupart du temps autour de 10 euros le baril. On est monté à 60 euros en 1984 mais en 2000, on était redescendu à 30 euros.
- On a eu un développement des transports rapide.

Je pourrais illustrer les différents aspects mais je n'illustrerai que l'aspect transports rapides. En 1960, on inaugure Orly. L'aéroport français principal est Le Bourget. Aujourd'hui, dire que le trafic aérien français passait par Le Bourget fait sourire.

Le réseau autoroutier en 1960 comprenait un petit morceau dans le nord, un petit morceau en région parisienne, un autre autour de Lyon et de Marseille. Nous sommes restés là sur le réseau autoroutier au sens strict, c'est-à-dire toute la Bretagne avec son réseau breton non autoroutier officiellement ne figure pas.

En 2005, nous ne sommes plus du tout sur le même schéma. Nous avons les lignes TGV, l'aéroport Charles de Gaulle est en service.

Nous avons donc eu une évolution du panorama de la Grande Vitesse qui a complètement changé le rapport à la mobilité.

Dans les scénarios, par rapport aux variables de population, de PIB, de prix du pétrole, les experts dont nous nous étions entourés nous ont dit que la variable déterminante sera la forme de gouvernance qui va se mettre en place à l'avenir.

Autour de ce principe de gouvernance, nous avons défini quatre scénarios. Cela va du scénario numéro un avec une gouvernance mondiale forte, au scénario le plus replié avec un repli européen et un déclin.

Suivant la forme de gouvernance et d'accords qui peuvent se positionner au niveau mondial – derrière tout cela se pose la question de l'énergie et des échanges économiques – on peut imaginer des évolutions des technologies, des recours à des énergies alternatives très différentes.

Si l'on prend le scénario numéro un à titre d'illustration où l'on se met dans une hypothèse de gouvernance mondiale, on arrive à cette hypothèse où, grâce à cette gouvernance mondiale, on a une certaine maîtrise de la consommation de pétrole donc un prix du baril bas. Mais on a également un souci environnemental fort, un prix du baril à 30 dollars, une taxe carbone à 60 dollars.

Cette taxe carbone permet de rendre compétitives des énergies alternatives, en particulier la biomasse.

Les experts que nous avons consultés dans le domaine énergétique nous ont dit qu'à cet horizon, la biomasse serait sans doute l'alternative énergétique la plus crédible au pétrole.

J'en viens aux enseignements et aux choses qui vont changer par rapport aux grandes tendances du passé.

Globalement, on peut dire qu'il y aura une croissance ralentie, aussi bien des voyageurs que pour les marchandises.

Le ralentissement de la mobilité des voyageurs tient à quatre facteurs.

- On arrive à taux d'équipement des ménages en voiture de l'ordre de 80 % contre moins de 10 % dans les années 1950. Dans les cinquante années, nous ne connaissons pas une progression du même type, nous plafonnerons à 100 %, au moins en termes d'utilisation, même si, aux Etats-Unis, en Californie par exemple, il y a plus d'automobiles que de permis de conduire.
- Sur le budget temps – transport, on fait l'hypothèse qu'on ne consacrerait pas plus de temps à se déplacer à l'avenir que l'on en consacre aujourd'hui. Ce qui veut dire qu'avec la stabilité, voire la diminution des vitesses, les distances qu'on peut parcourir dans un temps donné se stabilisent, voire diminuent. Nous

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
n'aurons pas le phénomène lié à la grande vitesse que nous avons vu au cours des cinquante années précédentes où, à temps constant, on pouvait se déplacer deux fois plus.

- Le pouvoir d'achat des ménages qui, dans le passé, a augmenté plus vite que l'énergie, va augmenter moins vite à l'avenir. Le coût de déplacement sera donc plus élevé pour la voiture et l'avion. Le facteur prix est un facteur limitatif à la mobilité.

Du côté des marchandises, on note trois raisons au ralentissement de la croissance.

- Nous faisons l'hypothèse que la restructuration industrielle est à peu près faite. Tout le redéploiement industriel que nous avons vu dans les années passées va donc évoluer moins rapidement.
- Au sein des flux de marchandises, le développement du transit et des échanges internationaux va jouer à contre-courant.
- L'ensemble de ces flux va se concentrer sur un certain nombre d'axes. Les ports du Havre et de Marseille, en tant que points d'entrée sur le territoire national, vont voir leur part augmenter.

Par rapport à un sujet qui préoccupe souvent lorsqu'on parle des questions de perspectives de mobilité, à savoir : quelles seront les possibilités de transfert modal de la voiture vers les modes collectifs ? L'idée que nous nous faisons à la fin de cet exercice est qu'il y a un fort potentiel pour ce transfert, mais dans des conditions particulières qui sont les grandes agglomérations, les TGV et les axes de fret massifiés.

Ceci étant, comme nous partons avec une situation où le mode routier est extrêmement dominant, de 70 % à 90 % suivant les marchés, même avec un transfert important mais qui restera limité à ces cas de figure, à la fin, le mode routier reste prédominant.

Tous ces aspects sont déclinés par modes.

L'étude a également été tirée par cette préoccupation d'effet de serre et d'émission de CO₂. Une vision de synthèse de tout cela pourrait indiquer que les émissions de CO₂ vont se stabiliser, voire décroître, et que dans le cas le plus favorable, c'est-à-dire celui où la gouvernance mondiale permet de recourir à la biomasse et de développer des moteurs et des énergies propres, nous pourrions arriver en 2050 à une division de 2,5 des émissions de CO₂ dans le secteur des transports.

Il y a cinq messages clés, que j'ai déjà essayé d'évoquer au fil des transparents et qui sont à retenir in fine.

- Une croissance de la mobilité réduite.
- Le recours au modal même s'il ne permettra pas de réduire la route de façon très significative. Le mode routier restera dominant.
- Ce qui signifie qu'il existe une priorité majeure aujourd'hui : les économies d'énergie, les alternatives énergétiques, les moteurs propres, etc.

- Nous sommes convaincus, c'est une évidence, que si l'on veut progresser dans cette voie, on ne peut pas le faire au niveau français mais il faut le faire au niveau international.
- Sur ces bases, pour dessiner le schéma de transport du futur, nous continuons à travailler pour avoir une vision commune sur le devenir des transports.

C'est un peu rapide mais le document de synthèse figure sur le site de la Commission.

M. POINTUD - Membre de la Commission Particulière du Débat Public

Merci Monsieur GEFFRIN. Avant que vous ne posiez des questions sur cet exposé, nous allons demander à Monsieur Jean VARLET de présenter le sien.

Les modifications de la mobilité et de l'accessibilité liées à la grande vitesse ferroviaire

M. VARLET - Professeur de Géographie à l'Université de Savoie

Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Quelques éléments à partir de recherches effectuées par des économistes ou des géographes. Pour ce qui me concerne, je suis géographe ; ce sera donc plus le deuxième élément que j'aborderai qui résulte de travaux personnels ou de collègues.

S'agissant de la mobilité, je fais appel aux travaux du Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon et notamment d'Olivier KLEIN qui a beaucoup travaillé sur cette question.

Avant de parler de la mobilité, je voudrais rappeler ce qu'est la Grande Vitesse Ferroviaire afin de comprendre les incidences ultérieures.

La Grande Vitesse, comme son nom l'indique, c'est d'abord un problème de vitesse. Il y a eu doublement de la vitesse, tout le monde le sait. Nous sommes passés d'environ 140 kilomètres / heure à 270 puis 300 et maintenant, un peu plus encore.

Il y a donc eu doublement de la vitesse, autrement dit, division par deux des temps de parcours. C'est une révolution.

La deuxième idée est la fréquence des trains qui a doublé. Avant, on faisait des trains très longs puis, avec la Grande Vitesse, on s'est mis à faire des petits trains et on a doublé le nombre de rames, en installant des horaires cadencés, etc., ce qui a eu, bien sûr, des conséquences en matière de mobilité.

Le troisième élément non négligeable est que les trains qui sont mis en place sont des trains sans arrêt intermédiaire sur une longue distance.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Sur la Ligne à Grande Vitesse exclusivement, c'était le cas au départ ; aujourd'hui c'est un peu moins le cas.

A la suite de ceci, en termes de mobilité, on assistait à une augmentation des trafics, une augmentation forte, inattendue. Je rappelle que le TGV est certes un succès technologique extraordinaire, mais que très rapidement, la SNCF a été surprise du succès commercial car les trafics ont beaucoup augmenté du fait de l'innovation. La mobilité a été modifiée avec une induction de trafic, notamment parce que ce TGV permettait d'aller de centre-ville à centre-ville.

Si on regarde la mobilité avec un œil sur le territoire français, on s'aperçoit que trois zones peuvent être distinguées.

- La première est la zone des liaisons très courtes, moins d'une heure de TGV.
- La zone au contraire éloignée, à plus de 3 heures,
- ou, à l'époque, à plus de 600 kilomètres.

Voilà des secteurs qui ont été peu perturbés ou pas du tout, par l'arrivée de la Grande Vitesse Ferroviaire.

A moins d'une heure de TGV, le train ne s'arrête pas ; il n'y a donc pas beaucoup de modifications, de même pour le train classique. C'est la route qui a pris le plus le pas sur la mobilité.

A longue distance, la concurrence de l'avion est là. La route ne concurrence pas et le train classique (incompris) ; il n'y a pas beaucoup de modifications.

Par contre, en intermédiaire, c'est dans cette zone située entre 1h30 / 2 heures et 3 heures de distance que se produisent la plupart des effets.

Effets immédiats, économiques et de concurrence entre modes de transport. C'est le report modal du trafic aérien sur la Grande Vitesse.

Les exemples sont nombreux. La ligne Lyon – Paris a perdu 60 % de sa clientèle en quelques semaines. Quand il s'est agi de Nantes, le TGV Atlantique, cela a été de l'ordre de 40 à 50 %. Régulièrement, on trouve les mêmes ordres de grandeur, parfois 70, parfois 50 ou 40.

En conséquence, les lignes ne sont pas forcément fermées mais elles sont revues à la baisse en termes de fréquence.

Les opérateurs et les gestionnaires d'aéroport de ces zones ont entrepris des démarches, des stratégies nouvelles, pour maintenir un trafic sur ces aéroports, pour développer. Il n'y a pas de mystère, s'il y a un hub aujourd'hui sur Lyon Satolas Saint-Exupéry, c'est bien parce que cette initiative du TGV a induit les opérateurs à trouver d'autres sources de clientèles et de destinations.

Dans cette aire, en dehors du report modal, il y a eu des modifications non négligeables quant aux déplacements professionnels. Le plus important est peut-être la modification des rythmes. Les allers-retours dans la journée sont devenus extrêmement fréquents, voire systématiques. Le nouveau avec le TGV, sur Paris-Lyon, puis sur les autres villes, a été l'apparition d'allers-retours dans la demi-journée.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Par conséquent, les courts séjours ont diminué. Auparavant, on prenait le train pour aller d'un point A à un point B, on faisait 500, 600 kilomètres et on dormait sur place. Désormais, ces courts séjours sont réduits.

Dans le même temps, la fréquence des déplacements a augmenté.

Ce qui est constaté également par les économistes qui ont mené des enquêtes, c'est que les voyageurs autrefois aériens étaient souvent seuls, le billet d'avion coûtant cher. L'entreprise transférant ses employés ou ses cadres sur le TGV, elle paie moins cher le billet et donc, ce sont plus de cadres qui se mettent à voyager. Cela est multiplié par deux ou par trois.

On se met donc à voyager à plusieurs et la clientèle qui voyage de plus en plus avec le TGV est celle des cadres et ce sont surtout les créneaux industries, services d'études, de conseils et d'assistance qui sont concernés.

Des liaisons domicile / travail se sont développées, notamment Paris – Vendôme, mais le but du TGV n'était pas faire de ce vecteur extrêmement rapide un instrument de banlieusardisation de villes éloignées.

Les coûts ont été là, les prix des billets ont fait que cette liaison domicile / travail n'a pas été extrêmement développée. Toutefois, avec l'extension du réseau, avec la réduction des coûts, les rythmes de vie qui changent, on voit que sur Tours, sur le Mans, etc., un certain nombre pratique quotidiennement ou au moins de façon hebdomadaire, ces migrations.

Sur les migrations touristiques ou des loisirs, il y a beaucoup de choses mais on a peu d'études concrètes qui montrent des éléments.

Que retenir de ces premiers points sur la mobilité ? A mon avis, trois éléments pour le projet Limoges – Poitiers.

- Il est tout d'abord urgentissime, si le projet se fait à un horizon assez proche, que les opérateurs de réseaux aériens et les gestionnaires de l'aéroport de Limoges et de Brive se préoccupent de cette chute a priori sûre du trafic aérien sur la ligne de Paris. Il convient donc pour ces gestionnaires de trouver d'autres pistes de clientèles, de destinations, de trafics afin de maintenir une activité non négligeable sur ces aéroports.
- La nature de la clientèle en Limousin est-elle identique à celle de la clientèle nationale ? Ce que nous vous avons indiqué sont plus des éléments de TGV Sud Est, TGV atlantique, une clientèle parisienne, une clientèle de grandes métropoles Lyon, Marseille, Nantes ou Rennes, etc. Le Limousin a une démographie bien particulière, notamment avec une structure par âge très marquée par une population âgée. La mobilité sera-t-elle identique ou non ? Il faut prendre cela en considération.
- En termes économiques, j'ai parlé de la diminution forte des courts séjours. Cela a une conséquence sur l'hôtellerie. L'hôtellerie qui vit actuellement avec une clientèle ferroviaire verra réduire le taux de celle-ci dès que le TGV sera en place. A elle aussi d'anticiper sur de nouvelles stratégies pour faire fonctionner son système hôtelier.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Passons maintenant aux questions d'accessibilité. Les variations d'accessibilité sont absolument énormes. Il ne faut pas hésiter à dire là qu'on assiste à une véritable révolution par la Grande Vitesse Ferroviaire.

Dans un travail de recherche de thèse, d'il y a déjà vingt ans, concernant l'accessibilité des villes et des territoires en France par chemin de fer, des cartes montrent les espaces de relations ferroviaires de bonne accessibilité. Plus c'est foncé, plus c'est accessible, plus c'est clair ou blanc, moins l'accessibilité est bonne, voire parfois exécration. Trois cas se présentent :

- Le maximum, Paris.
- L'extrême inverse, la situation la plus terrible à l'époque, dans les villes retenues c'était Rodez, avec une accessibilité médiocre voire nulle.
- Bordeaux qui montrait des différences.

Ce document montre la contraction de l'espace temps, c'est-à-dire qu'avec la réduction des temps de parcours et l'augmentation de la vitesse, on voit en parallèle l'extension des espaces accessibles.

Cela est très important car aujourd'hui, on peut aller très vite à Paris et de Paris, on reprend d'autres trains pour aller ailleurs.

Si l'on progresse, on voit que le TGV est devenu un facteur de mise en réseau des régions. Cela est vraiment assez extraordinaire par rapport à la situation antérieure.

J'ai retenu les indices d'accessibilité du point de vue quantitatif. Vous avez sous les yeux la situation en 1979 sous forme d'un graphe. On voit que celles qui ont des accessibilités supérieures à 25 sont essentiellement les radiales parisiennes, depuis Paris vers toutes les régions, avec des indices un peu meilleurs en fonction de la région, Rhône, Méditerranée, etc. Mais entre les régions Normandie, Centre, Nord, Ouest, etc., aucune ne possède un indice supérieur à 25 avec les autres.

En 1992, les TGV Sud Est et les TGV Atlantique sont là. On voit que les régions sont alors mieux reliées entre elles, mais qu'en même temps, les radiales parisiennes sont mieux dotées.

Le phénomène est accentué de façon considérable en 2005. Cette fois-ci le TGV nord a été mis en service, les réseaux interrégionaux sont en place. La plupart des régions sont assez bien reliées entre elles, pas toutes, toutefois, nous avons un réseau non plus unipolaire ou étoilé mais de plus en plus multipolaire.

La contrepartie est que n'est réalisable et réalisé que parce qu'il y a amélioration de l'accessibilité sur les radiales parisiennes. Nous sommes là dans une révolution en termes de réseaux de transport ferroviaire tout à fait remarquable.

En termes d'accessibilité, on voit donc apparaître certes, l'extension des espaces accessibles mais également une fragmentation spatiale. Sur cette carte, vous voyez des aires bien accessibles, et deux autres qui sont éloignées et séparées par un espace inaccessible puisque le TGV ne s'arrête pas.

Autrement dit, fragmentation spatiale, dédoublement des secteurs accessibles et finalement, on assiste peu à peu, en transposant à partir des grands groupes régionaux, à une situation où depuis l'ouest, on est correctement relié avec Paris et

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public avec le nord, le sud-est, la région lyonnaise, la Méditerranée. Depuis chacune des régions, on a ce dispositif où finalement, ces grandes régions sont bien reliées entre elles.

Le document suivant montre ces *patates* de secteurs bien accessibles, bien reliées entre elles et, entre ces secteurs, des interstices peu accessibles et enclavés.

On arrive alors à ce document, que je considère comme le plus important, qui montre la structuration de l'espace français par la Grande Vitesse Ferroviaire, à savoir que désormais, nous avons des aires de régions très bien accessibles ou bien accessibles entre elles, aussi bien de l'ouest vers le sud-est que vers le nord, etc., du nord vers le sud-ouest, vers l'ouest et le sud-est.

La couleur foncée matérialise ce qui est très bien accessible ; en gris clair, ce qui risque d'être assez bien accessible bientôt, notamment avec le TGV Est.

On voit finalement apparaître un archipel. La structuration de la France, c'est l'existence d'un archipel métropolitain, avec des aires bien reliées entre elles et, dans les interstices, un accès ferroviaire difficile. On voit immédiatement que le Limousin fait partie de cet interstice, de cet océan difficile d'accès.

Il ne faut pas oublier que tout ceci n'est possible que parce qu'il existe des Lignes à Grande Vitesse. Cela est possible mais en fait, il n'y a que trois Lignes à Grande Vitesse. Cette amélioration considérable de l'accessibilité est liée à l'existence de trois branches à Grande Vitesse sur le territoire français.

Il est évident que cela pose des questions. Lorsqu'on voit ce document, on ne peut que s'interroger. On voit que le trafic est en augmentation sur la période 1980 à 2003. Nous sommes dans des milliards de voyageurs / kilomètre.

Simultanément, le trafic TGV qui était nul en 1980 est passé à 63 %. Quasiment les deux tiers du trafic en voyageurs / kilomètre se font par Grande Vitesse.

A l'inverse, les Trains Rapides Nationaux connaissent une chute considérable, en milliards de voyageurs / kilomètre. Il n'y a plus que 20 % environ.

Entre les deux, le trafic des TER augmente tout de même.

Il s'agit de données essentielles à avoir en tête.

Pour terminer, je pose maintenant quelques questions par rapport à la LGV Poitiers Limoges, que peut-on dire ?

D'une part, après avoir vu cette carte de l'archipel, il va de soi – excusez-moi, je prends position personnellement – que relativement à des questions d'accessibilité, le fait de créer cette LGV permet au Limousin et aux secteurs concernés d'être connectés à l'ensemble du réseau. C'est donc un effet positif tout à fait extraordinaire.

Mais j'attire votre attention sur trois éléments.

1. La question du tracé est importante, certes, « Où va-t-on placer la ligne ? », mais cela est secondaire, car n'oubliez pas que le tracé de cette ligne verra passer des TGV qui, a priori, ne s'arrêteront pas entre Poitiers et Limoges ou entre Paris et Limoges.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Les populations situées entre Poitiers et Limoges, quel que soit l'itinéraire, auront peu d'utilisation de la rame directe. Elle ne s'arrêtera pas, il faudra des trains en complémentarité par le réseau TER.

2. La question du fonctionnement est essentielle, beaucoup plus importante à mes yeux. Elle comprend deux points :

- Que fait-on avec cette ligne ? Est-ce que c'est du Limoges -Paris et c'est tout ? C'est la question des extrémités qui est posée. Ou s'agit-il d'autre chose ?

Aller à Paris, c'est très bien, arriver à la gare d'Austerlitz comme le prévoyait le projet initial il y a quinze ans, erreur magistrale ! Le plus grand cul-de-sac parisien désormais. Arriver à Montparnasse, c'est mieux, car il y a beaucoup plus de TGV en direction de l'ouest et du sud-ouest. Mais l'essentiel, c'est d'accéder à l'ensemble du réseau à Grande Vitesse Européen et d'accéder à l'aéroport de Roissy qui est tout de même la porte d'entrée aérienne du territoire français.

Si on veut brancher le Limousin sur un système un peu mondial, à mon avis, il est essentiel d'aborder cette question.

- Côté sud, si le TGV s'arrête à Limoges, un pan entier du Limousin n'est plus concerné. Une voie ferrée continue vers le sud, Brive est concernée, mais après ? Est-ce que Périgueux, Aurillac, Rodez sont concernées ? Ce sont des questions à poser bien évidemment.

Au-delà des extrémités, on arrive à l'utilisation de ce TGV et l'adaptation par le réseau TER. Faut-il faire de ce réseau TER un outil qui va mettre en correspondance exclusivement avec les TGV ou est-ce que c'est certes cela mais aussi le maintien de la desserte régionale dont les Limousins qui utilisent le train ont besoin ?

3. Enfin, à la suite de tout cela, se pose une question essentielle pour le géographe, celle de l'ouverture et de la fermeture des territoires.

Certes, le TGV ouvre, permet d'accéder à des horizons éloignés, mais en même temps, sur le plan régional et local, il y a des situations très contrastées où des lieux vont être ouverts, les lieux desservis et leurs environs, et des lieux vont se fermer par rapport à la situation actuelle.

Il y a bien sûr l'itinéraire classique ferroviaire de la ligne actuelle Limoges - Paris, mais il y a également une moitié est du territoire limousin qui n'est pas concernée. Une partie regarde vers Clermont. C'est une question.

Voilà donc une série de trois questions qui me paraissent essentielles dans la réflexion sur ce projet. Je vous souhaite d'y répondre au mieux par rapport à vos intérêts.

Débat

M. POINTUD

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Merci Monsieur VARLET. Avant de débattre plus spécifiquement des problèmes à partir du projet Limoges – Poitiers, si vous avez des questions à poser sur les deux précédents exposés, vous pouvez le faire maintenant. Je demanderai à notre grand témoin, le Professeur MATHIS, qui a l'expérience de Commissions Particulières de Débat Public précédentes, d'intervenir au fil des interventions.

Y a-t-il des questions ?

M. BOUCHERON

Pardon de redire certaines choses mais ce ne sont pas des experts que nous avons, ce sont des troupes d'imbéciles ou des gens qui ne lisent rien. Je dirais que la personne est de la région Rhône Alpes. Je ne sais pas si elle est allée à Chambéry mais depuis Chambéry, on ne peut pas faire d'aller-retour en TGV dans la journée. On peut y aller, on passe par une voie unique mais on en a un le matin et un le soir.

Concernant « les trains qui ne s'arrêtent pas », si vous allez à Vitré qui se trouve à 20 kilomètres de Rennes, vous verrez que le premier TGV s'y arrête, celui du soir également. On a créé une gare dans la nature et depuis, il y a eu un développement à Vendôme très particulier. Monsieur, que je sache, il y a eu des développements dus aux TGV dans des lieux particuliers, avec des gares situées au milieu des betteraves, mais qui ont permis certains développements. Des arrêts se font donc bien, même si on fait une ligne nouvelle.

Si on peut comparer cela, je dirais qu'au Japon, il y a eu une constitution par rapport aux centres industriels. Mais ici, nous avons droit à une étoile et s'il n'y a pas d'étoile, on n'est pas content.

M. VARLET

L'imbécile de Chambéry va vous répondre. Sur Chambéry, je regrette, votre propos est erroné puisqu'il y a plusieurs allers le matin de Chambéry à Paris, plusieurs dans l'après-midi. On peut presque faire l'aller-retour dans la demi-journée. Un TGV part à 6 heures et arrive à 9 heures à Paris et on peut reprendre...

M. BOUCHERON

J'ai fait l'inverse, je me suis fait coincer.

M. VARLET

Regardez les horaires, il y en a plusieurs.

S'agissant de Vendôme, j'en ai parlé en disant qu'il y avait un développement de la mobilité, notamment dans le domaine domicile / travail. C'est un des rares lieux où il y en a. Mais c'est quasiment le seul cas. Il ne se passe rien au Creusot. Il n'y a pas de gare des betteraves en Picardie.

M. BERTRAND

Je voudrais intervenir sur les exposés. Je pense qu'ils doivent prendre un choix idéologique ou une version de ce qu'avait la SNCF aux différents bureaux qui ont conçu les schémas de ces 25 dernières années.

Par rapport à ces exposés, il y a des choses que je n'ai pas ressenties suffisamment fortement. J'ai l'impression qu'on nous présente le fait que la France se développe à partir de grands pôles d'excellence et de grandes métropoles. C'est effectivement un des faits marquants de ces 25 dernières années mais je ne pense pas que ce schéma soit immuable.

Les phénomènes d'exodes ruraux se sont complètement modifiés ; dans certaines régions, les gens viennent même repeupler ces territoires.

Je pense qu'il y a une évolution des mentalités. Peut-être y a-t-il eu pendant 20 ans l'idée qu'il fallait développer le territoire, la compétition économique, des grandes villes, construire des supers mégapoles, avoir une super concentration des populations dans les grandes villes car plus les villes sont grandes, plus on y trouve de l'emploi. Je dirais que nous ne sommes plus tellement dans cette idée. Dans les grandes villes, il y a aussi des loyers qui dépassent 500, 800 euros ; beaucoup de gens n'ont plus les moyens d'y vivre, vont dans les banlieues ou reviennent en province.

De plus en plus, l'avenir n'est pas le développement des pôles d'excellence. Les gens vont se tourner plutôt vers la recherche d'une certaine qualité de vie, et des évolutions dans les modes de déplacement peut-être plus de l'ordre du loisir que du professionnel, bien que le professionnel risque encore de jouer.

Cette présentation contient une vision idéologique qui me gêne, c'est-à-dire qu'elle se coupe de la réalité de ce que les gens désirent.

On voit par exemple très peu apparaître dans l'exposé l'importance de la multi modalité. Quand la SNCF a conçu son premier TGV il y a 25 ans, on a effectivement vu le concept des gares au milieu des champs de betteraves, parce que la vision de la SNCF était un train très rapide qui traverse toute la France et qui s'arrête dans des gares situées en rase campagne.

Aujourd'hui, on se soucie plus de la complémentarité avec les transports régionaux, avec tous les autres moyens.

Il faut prendre en compte le fait que des besoins de service public doivent s'exprimer, des besoins environnementaux.

On dit par exemple que l'automobile va encore prédominer. Je dirais que c'est une hypothèse. Là, on ne présente que cette hypothèse. Il est vrai que le « tout autoroute » a vraiment dominé durant les années précédentes mais quand on parle de l'effet de serre ou du coût du pétrole, il faut savoir que les hypothèses sont extrêmement variées. Elles sont beaucoup ouvertes que ce qui est présenté dans l'exposé. Il faut imaginer un développement fort ou faible de la demande de transport public. Je pense que cela manque d'ouverture et de vision.

M. GEFFRIN

Je souhaiterais faire une remarque générale. Ce que j'ai présenté a été conduit d'une façon globale et pas du tout avec la SNCF. Je pense que celle-ci a du mal à s'y retrouver et à retrouver le procès de fin qui consiste à dire que mon exposé est une défense de l'automobile. Mon exposé n'est ni une défense de la SNCF ni une défense de l'automobile.

Sur la prédominance de la voiture, ce que montre cette étude, c'est qu'on part d'une situation où l'automobile est prédominante sur un certain nombre de déplacements, que dans l'avenir, les déplacements plutôt grandes distances vont se développer et que la mobilité quotidienne courte distance va stagner. Sur le créneau en développement, l'automobile est souvent plus pertinente mais avec une exception que j'ai signalée sur les axes Grande Vitesse TGV massifiés. Il en est de même pour le transport routier de marchandises ; on va avoir encore beaucoup recours aux poids lourds à l'avenir.

La semaine dernière, je discutais avec mes collègues allemands des perspectives conduites en Allemagne. On pourrait penser que dans ce pays, la préoccupation est plus forte que cela. Les Allemands ont fait des projections à 2050. L'énergie n'est pas mentionnée, la pollution non plus.

Ils sont sur des hypothèses où les transports collectifs déclinent dans les villes de moins de 200 000 habitants, où toute l'Allemagne de l'Est s'effondre et où la voiture particulière connaît une croissance forte.

On peut regretter ce genre de choses mais il y a des facteurs de pertinence de véhicules, etc., tels que partant d'un point de départ, la voiture assure 80 ou 90 % des kilomètres. On n'arrive pas, même avec des hypothèses très volontaristes, à dire : en 2050, en Europe, nous serons sur des schémas japonais avec des taux de transports collectifs de 80 %.

Notre urbanisation, notre aménagement du territoire, notre système productif, notre organisation des transports sont ainsi faits que nous avons une inertie considérable dans le système. Quelle que soit la dose de volontarisme qu'on puisse y injecter, on ne l'inverse pas, même sur une période de 40 ou 50 ans.

Si l'on veut s'en sortir en termes d'effet de serre et de pollution, la priorité des priorités, une fois ce constat fait, est de dire qu'il faut absolument développer les énergies alternatives, avoir des moteurs propres, tous les systèmes de captation de CO₂, etc.

Notre étude n'en parle pas car c'est relativement marginal en France contrairement à l'Allemagne, où, dans leurs perspectives, ils en sont même à dire que le transport fluvial va décliner à cause des oppositions à toucher à tout ce qui est zones humides, etc. Dans les cinquante prochaines années, il n'y a pas un projet significatif en Allemagne en matière de transport fluvial. Nous avons tout de même Seine Nord qui essaie de contrebalancer, au moins sur une partie du territoire, cette tendance.

M. BOUCHERON

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Pardon de reprendre la parole, mais par barge, vous faites Mulhouse – Rotterdam en deux jours et après Strasbourg, vous montez directement jusqu'à Rotterdam sans une écluse. Il y a juste besoin de creuser le Rhin éventuellement, mais c'est tout. Cela monte tout seul.

M. VARLET

Sur la question des pôles d'excellence, je voudrais dire que si, comme cela était prévu au départ, le TGV n'avait concerné que les grandes villes, donc les pôles d'excellence, nous ne serions pas là ce soir.

De nombreuses régions françaises ont tout de même bénéficié de la Grande Vitesse parce que peu à peu les optiques et les stratégies ont changé, notamment de la part de l'opérateur ferroviaire qui a vu là un moyen d'équilibrer son budget. Il a donc changé sa stratégie et mis en service des TGV à destination de petites villes. Je vous passe toutes les régions littorales et alpines où le TGV devient un omnibus. Là encore, je crois que l'on n'est pas dans les pôles d'excellence.

Par ailleurs, s'agissant du parti pris idéologique, je voudrais préciser que je suis universitaire, je fais de la recherche fondamentale et appliquée en université. Je ne réponds pas à la demande de qui que ce soit dans ce domaine. J'essaie d'avoir des problématiques géographiques, territoriales. J'essaie de poser des questions sur l'accessibilité.

Ce sont là des travaux que je mène depuis une vingtaine d'années. J'en fais part. Mais personne ici ne m'a payé pour les faire.

M. CANIAUX – Président d'ALTRO

Je vais m'exprimer sur le second exposé. Vous avez dit que le tracé était important mais secondaire. C'est vrai que jusqu'à maintenant, dans les LGV, le fait qu'il passe à dix kilomètres à l'est ou à l'ouest était secondaire.

Dans ce cas, ce n'est pas tout à fait la même chose. On nous présente trois tracés différents, dont deux outsiders, le tracé central et le tracé sud. Le tracé central nous permet d'aller sur Paris et sur le réseau européen du nord. Le tracé sud, outre sa première fonctionnalité, nous met à une heure de Bordeaux, nous ouvre sur tout le sud-ouest et sur l'Espagne. Bilbao serait à moins de trois heures de Limoges.

Il est trop tôt pour parler de tracés mais il faut tout de même émettre cette réserve que nous sommes dans un cas un peu particulier.

M. VARLET

Je suis tout à fait d'accord. La question est de savoir ce qu'on veut faire de ce TGV ici.

M. CANIAUX

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Tout à fait ! J'arrive à la deuxième intervention. J'apporte en réalité des complémentarités.

S'agissant de la fonctionnalité, je pense que la notion de Train Régional à Grande Vitesse est en train de se développer actuellement. Un groupe se met d'ailleurs en place avec l'Association européenne des villes et des régions de la Grande Vitesse, sur le TRGV qu'a expérimenté la région nord à petite échelle. Je pense que la Grande Vitesse doit être à la fois au service de longues distances mais aussi de l'inter-ville.

On peut très bien imaginer des Paris – Limoges – Brive – Cahors, mais aussi des Tours – Limoges – Brive, etc., tout un travail sur lequel l'ALTRO est en train de travailler très sérieusement.

Enfin, sur l'ouverture et la fermeture des territoires, je suis d'accord avec l'analyse formulée dans le cas où rien n'est fait.

Notre association tient justement à être vigilante sur le fait que le TGV ne se fasse pas au détriment des autres et que Poitiers – Limoges, que nous soutenons très activement comme première partie d'une transversale devant nous conduire à terme à Lyon et au-delà, ne contribue pas à isoler des territoires.

C'est pourquoi nous travaillons sur la desserte de l'axe historique qui devra faire preuve d'imagination et d'innovation afin que tout le monde soit gagnant dans l'opération et qu'il n'y ait pas de laissé pour compte.

M. KIENER – Adjoint au Maire de Limoges, Chargé de l'Urbanisme

Je suis adjoint à l'urbanisme à Limoges. J'ai cru comprendre que le premier thème était l'évolution de la demande de mobilité. C'est sur ce sujet que je souhaite intervenir.

S'il y a une leçon qu'on peut tirer des vingt dernières années et de l'aventure TGV, c'est que l'offre crée la demande et la crée de façon complètement inimaginable, au sens propre du terme, puisque le jour où le Président MITTERRAND inaugurerait le TGV Paris – Lyon construit par son prédécesseur, le Président de la Chambre de Commerce de Lyon, dans une prise de position publique, expliquait qu'il s'agissait là d'un de ces nouveaux projets mort-nés dont la France était friande. Comme quoi, on peut se tromper.

Je suis obligé de remarquer tout de même que s'agissant du TGV, ce ne sont pas simplement les cadres qui se déplacent mais qu'il a créé des demandes complètement nouvelles et là aussi inimaginables au départ. Je pense en particulier aux déplacements familiaux qui se sont intensifiés de façon incroyable sur les axes du TGV.

Monsieur VARLET, vous parlez du vieillissement de notre région en disant : il y a là une clientèle un peu particulière. Je voudrais faire observer que nous ne sommes qu'au début de la fréquentation de la Grande Vitesse et de l'utilisation de l'espace européen par les seniors.

On voit maintenant des gens de 75, 80, 85 ans, qui ont été des conducteurs – ce qui n'était pas le cas de la génération précédente – qui désormais abandonnent la voiture

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public pour le train, et osent faire des déplacements importants pour aller voir à Amsterdam ou à Berlin. Ils le font grâce à la Grande Vitesse.

Je pense aussi aux jeunes qui se déplacent de façon exponentielle aujourd'hui grâce à la Grande Vitesse par rapport à ce qui se passait autrefois.

Je pense à un tourisme intra-européen qui peut peut-être, dans les décennies suivantes s'amplifier au détriment des Baléares, de la Tunisie, du Maroc ou de l'Égypte.

Je pense enfin à ces déplacements vers l'étranger qui n'existaient pas auparavant. Aujourd'hui, des gens de Poitiers peuvent très facilement, sans changer de train, aller à Londres. Ils le font, même quand ils sont des seniors.

Je veux poser ce principe. Priver notre région du TGV, c'est aussi la priver, dans les 10, 15, 20 ans qui viennent, d'une économie de déplacements qui est aujourd'hui accessibles à ces fameux patatoïdes que vous exposiez.

Puisqu'il s'agit de la demande de mobilité dans l'avenir, la question que je voudrais poser aux experts est la suivante. Nous sommes aujourd'hui dans un monde qui se virtualise de plus en plus. Les échanges se font de façon non physique. Est-ce que les experts nous disent que les déplacements physiques dans l'avenir, grâce aux nouveaux moyens de communication, ne vont pas s'accroître, ou au contraire, est-ce que l'accélération des communications par téléphone portable, etc., ne va pas stimuler la demande de déplacements physiques, ce qui est un peu la leçon qu'on peut tirer de ce qui s'est passé depuis une vingtaine d'années ?

M. VARLET

Pour répondre à la première partie de votre intervention, je suis totalement d'accord avec ce que vous avez dit sur les mobilités constatées mais il n'existe pas de recherche concrète sur ces questions. Je n'ai donc pas de renseignement scientifique pour infirmer ou confirmer. Je le sens comme vous, mais nous n'avons pas d'étude, je ne peux donc pas en parler.

Sur le deuxième point, je ne suis pas prévisionniste, personne ne l'est, ce qu'on constate simplement, c'est que plus les moyens de communication augmentent, notamment les moyens de communication téléphoniques, informatiques, etc., plus la mobilité augmente. Dans le passé, c'est ce qui s'est produit, je ne sais pas dire si cela va continuer dans l'avenir mais il est vrai que la mobilité croît, malgré Internet, le télétravail, etc.

M. GEFFRIN

Comme il s'agit d'un débat, il vaut mieux apporter une petite touche de contradiction. Quand vous dites « l'offre crée la demande », je dirais, oui, certes, mais jusqu'à un certain point. Il ne suffit pas d'avoir une offre pour qu'une demande vienne automatiquement. Ce serait bien trop joli et si c'était le cas, il n'y aurait pas de déficit dans les transports, tous les trains seraient remplis, toutes les autoroutes trouveraient des partenaires privés pour les financer, etc.

M. VARLET

Je crois que ce qui peut limiter la mobilité dans les périodes actuelles et futures, c'est davantage le coût de l'énergie. N'oubliez pas qu'on a été jusqu'à 70 dollars le baril de pétrole. Des économistes disaient qu'il n'était pas idiot d'imaginer que cela monte à 300 ou 360 dollars le baril.

Dès qu'on est à 70 dollars, tout le monde réduit sa consommation. Je pense que c'est plus ce point qu'Internet et compagnie qui va modifier la mobilité.

Mme BONNETAUD

Je voudrais reprendre quelques éléments. Vous avez dit que la gare d'Austerlitz était un cul-de-sac dans Paris. Je prends très souvent le train. D'Austerlitz, la ligne C vous conduit à Orly ; avec la ligne 5, vous joignez la gare du Nord et la gare de l'Est sans passer par la voie supérieure, c'est-à-dire les encombrements.

Quand on est à Montparnasse, il n'y a aucune ligne directe. Il faut aller récupérer la ligne B, alors que de la gare d'Austerlitz, vous prenez la ligne C dans le sens nord, vous vous arrêtez à Saint Michel et vous récupérez la ligne B qui est directe sur Roissy.

La gare de Lyon n'est pas mieux desservie. Vous avez la ligne A et le RER qui vous amènent à Charles de Gaulle ou Chatelet les halles et vous changez pour récupérer la ligne B.

Ne dites pas que c'est un cul-de-sac ! C'est une des gares les mieux desservies pour joindre les autres points par des lignes de métro ou des lignes RER. Elle est certainement la moins bien entretenue de toutes les gares de Paris, cela est clair, mais on peut espérer qu'avec le TGV, cela soit amélioré. Il serait dommage que l'on recentre encore.

Quand vous arrivez sur Roissy aux heures de décollage des avions du matin, c'est un capharnaüm astronomique.

Faisons des liaisons ferroviaires pour lier les gares entre elles. La gare d'Austerlitz peut être reliée par le sud à la gare de Lyon. Je présume qu'elle peut être reliée aussi sur Montparnasse, ce qui permettra de faire des liaisons.

J'ai eu l'occasion de faire Lyon – Rennes sans passer sur Paris. Je pense donc que c'est faisable. Donnons-nous les moyens ! La SNCF a perdu suffisamment d'argent avec les billets à 5 euros TGV – nous n'étions pas TGV, nous n'y avons pas droit – mais faites des efforts.

Vous avez dit que la SNCF perdait de l'argent. C'est un service public. Aujourd'hui, le débat est là : qu'est-ce que le service public en France ? Rien !

M. POINTUD

Merci de cette défense et illustration de la gare d'Austerlitz. Y a-t-il d'autres questions sur cette première partie ?

(*A un intervenant*) Votre question porte bien sur la première partie. Cela n'a donc rien de spécifique à la liaison Poitiers-Limoges.

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

Si.

M. POINTUD

Dans ce cas, il vaut mieux que vous posiez votre question lors de la dernière partie.

M. THILLET

C'est une question tout de même.

Monsieur VARLET dit qu'il n'y a que la gare de Vendôme qui compte des voyageurs partant travailler sur Paris. Il faudrait compter ceux du Mans, ceux de Tours.

S'agissant de la gare des betteraves, lorsque vous dites qu'il n'y a pas d'incidence, vérifiez le parking régulièrement, vous comprendrez que de plus en plus de gens viennent à la gare des betteraves pour prendre le TGV. Il faut mesurer cela.

Allez voir notre contribution. La carte que nous avons faite est meilleure que votre schéma en carte anamorphique. Elle est beaucoup plus parlante dans la distance qui relie Paris aux villes de France que votre petit schéma.

Monsieur GEFFRIN, vous avez parlé de la progression de voitures en Allemagne de l'Est. Je pense que la possession de voitures pour la population de l'ex-Allemagne de l'Est rentre plus dans un cadre de réussite sociale que de moyen de transport. Il leur faut bien sûr des voitures mais cela entre aussi dans le cadre de la réussite sociale, on ne peut donc pas inclure cela dans un comparatif avec un mode de transport à Grande Vitesse tel que nous l'avons en France, en Espagne ou en ex-Allemagne de l'Ouest.

Il faut bien dissocier cela. C'est un peu comme si l'on faisait rentrer le futur potentiel de voitures qu'il va y avoir en Roumanie, en Hongrie, par l'adhésion de ces pays à l'Europe, pays que celle-ci va tirer vers le haut et c'est tant mieux pour ces populations.

Lorsque vous parlez de relier Limoges à Paris en deux heures, c'est bien, mais le territoire central, Châteauroux, est important. Je redis que toute l'argumentation faite sur le Poitiers – Limoges pour relier Paris en deux heures pourrait se faire par le centre de la France : Orléans – Vierzon – Châteauroux – Limoges. Car concernant la façade atlantique, on se rend compte qu'il sera possible d'aller à La Rochelle, peut-

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public être directement avec une rame TGV, mais que ce ne sera pas possible pour aller à Bordeaux. Il faudra donc toujours changer à Poitiers et reprendre une autre rame. Pour aller à Nantes, ce ne sera pas possible du fait qu'il n'y a pas de Ligne Grande Vitesse et que la ligne Poitiers – Nantes a disparu.

En fin de compte, lorsque l'on regarde l'argumentation, c'est plus pour Paris, éventuellement La Rochelle, que pour aller réellement sur toute la façade atlantique.

Comme le TGV ouvre effectivement des territoires, il est dommage que la région Centre ne dispose pas encore de possibilité de Grande Vitesse. Je pense qu'il serait nettement mieux de passer par Orléans – Vierzon – Châteauroux que de passer par Poitiers pour aller à Paris.

Les chiffres de Réseau ferré de France donnaient 45 minutes pour faire Poitiers – Limoges ; avec la rénovation de lignes, cela devrait donner autour d'une heure.

M. POINTUD

Nous sommes déjà dans la deuxième partie.

M. THILLET

Je trouve que 1,4 milliard pour gagner un quart d'heure revient cher de la minute.

M. POINTUD

Nous reviendrons sur ce point dans la deuxième partie. Avant cela, je vais demander à notre grand témoin, le Professeur MATHIS, les commentaires qu'il a à formuler sur la première partie.

M. MATHIS - Professeur en aménagement du territoire et urbanisme à POLYTECH, Université de Tours

Merci Monsieur le Président. Comme vous m'avez chargé d'être quelque part l'avocat du diable, je vais en profiter. Cela est rare pour un universitaire.

En écoutant ces doctes propos, je me suis posé quelques questions que je vais exposer à RFF et à mes partenaires de la table.

Mais auparavant, je vais répondre à Monsieur, ou du moins donner un élément à titre de plaisanterie. Je viens de Tours, j'ai mis quatre heures par le train. De Poitiers, on peut aller à Tours en 20 minutes avec le TGV. Ce serait bien !

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il a été mentionné le renforcement de Poitiers et je me suis posé le problème de savoir si réellement cela n'impliquait pas un éloignement des autres villes. C'est une question que nous avons vue assez souvent dans des schémas spatiaux.

Le deuxième aspect qui a été mentionné, à juste titre, c'est la réduction des durées de transport. J'aurais apprécié qu'il y ait l'équivalent en termes énergétiques et en coûts indirects de production. J'aurais aimé savoir s'il y avait des évaluations qui auraient pu renforcer éventuellement l'argumentation.

Sur l'urbanisation, qui est un phénomène global, nous sommes d'accord, le problème, c'est : où, l'urbanisation ? Nous connaissons bien les évolutions différentielles de populations. Elles ne sont pas toutes au même niveau ni toutes aux mêmes espaces.

Sur l'étoile de Limoges, c'est un problème de région et de l'autorité organisatrice des transports.

In fine, je me suis posé la question du risque, qui paraît implicite dans le document, de faire une voie unique. N'est-ce pas quelque chose de dangereux s'il n'y a pas déjà des réserves foncières prévues dès l'origine permettant de faire une deuxième voie ? N'aboutirait-on pas à une solution un peu ringarde ? Une voie unique est tout de même quelque chose qui, à terme, peut être très dangereux.

J'évoquerai ensuite le problème du double tracé autoroute / LGV. C'est un problème qui est très souvent discuté dans nos instances. Il y a des pour et il y a des contre. Le double tracé est une coupure considérable. D'un côté, cela limite, de l'autre, cela fait une frontière assez forte. C'est donc à discuter et à pondérer.

Sur l'exposé de Monsieur GREFFIN, je me suis posé le problème des temporalités. Effectivement, en matière d'infrastructures, le minimum auquel on puisse se situer, c'est au moins quinze ans. Vient ensuite l'amortissement, etc.

Mais quand on sait que dans le domaine industriel, dans le domaine des produits, prévoir à cinq ans, c'est déjà énorme, quand on demande aux industriels quelle est la formation dont ils auront besoin pour leur personnel dans cinq ans, ils sont incapables de le dire, je me pose des questions sur la différence de temporalité. Comment peut-on prévoir des infrastructures sur quinze ans, pour des activités dont on prévoit l'évolution sur cinq ans, pratiquement au maximum ?

Sur ce qui concerne la croissance de la population, on revient à la même question que précédemment.

Sur les cartes de réseaux, j'aurais aimé que nous ayons la carte des lignes classiques SNCF. Nous aurions vu que là, c'était l'inverse, qu'il y avait des diminutions.

Sur l'accroissement de la vitesse, des exemples historiques très importants montrent que cet accroissement peut être uniquement lié à l'infrastructure. Je donne un exemple : les diligences ont doublé leurs distances parcourues par jour simplement parce que les routes étaient meilleures, parce qu'on pouvait circuler à la lanterne et parce que les chevaux ne se cassaient pas les pattes sur des fondrières. Il y a donc eu une augmentation extraordinaire, avec le même « moteur ».

En ce qui concerne les échanges internationaux, il y a un petit problème parce que cela implique, me semble-t-il, des transports internes. Il faut tout de même savoir que le prix d'une caisse entre Paris et Nantes équivaut au prix d'une caisse entre

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges – Commission Particulière du Débat Public Nantes et Singapour. Cela pose le problème du coût, du temps, etc., des distances internes dont nous reparlerons.

Sur le transfert modal, nous sommes totalement d'accord.

Sur le CO2, je crois que vous avez tout à fait raison mais est-ce suffisant ? C'est-à-dire que l'effet cumulatif est de plus en plus important. Une revue de la DATAR a été publiée en 2004 sur ces problèmes. Les derniers articles sur ce domaine dans la recherche ou pour la science, envisagent une multiplication jusqu'à cinq des risques actuels. C'est-à-dire que l'élévation du niveau de la mer, l'élévation de la température pourra être beaucoup plus rapide qu'on le pense.

Il y a donc une nécessité de diminuer la progression des gaz à effet de serre mais il faudrait diminuer la quantité totale, le réel. Cela sera infiniment plus difficile.

En ce qui concerne les aspects plus géographiques, je me suis posé la question suivante. Quand j'ai besoin d'aller au Ministère des Transports depuis Tours, je mets une heure pour faire Paris – Tours ; pour faire Montparnasse – La Défense, je mets trois quarts d'heure en allant vite.

Dans ces déplacements à Grande Vitesse pose le problème des déplacements initiaux et finaux qui ne sont jamais pris en compte, et pour cause, par le transporteur, qui ne peut pas.

Des études de qualité de service ont été faites pour la DATAR dans les années 1990 dans lesquelles on prenait en compte les déplacements de porte-à-porte ou, pour l'industrie, d'étagère à étagère. Ce qui était infiniment plus proche de la vérité et ce qui permet de voir d'un autre œil la localisation de la gare TGV.

Ces relations sont tout à fait fondamentales, surtout qu'elles se placent dans des zones où la densité est extrêmement forte et où la perte de temps est très coûteuse pour la société.

In fine, sur l'évolution des trafics, sachez qu'on dispose à l'heure actuelle des cartes 2004 sur l'évolution du nombre de trains, de tout type de trains et cela est très intéressant.

Le besoin qu'éprouve Monsieur VARLET en tant que géographe de spatialiser les phénomènes est absolument fondamental. On aura ici un problème très important. Effectivement, le TGV renforce la position de Limoges mais la position de la grande couronne de Limoges reste dans des proportions aussi difficiles. Tout le problème va être celui de l'organisation des TER et des transports régionaux. Cela est le problème de la région, des autorités organisatrices de transport local, à différentes échelles.

Voilà les quelques questions que je me suis posées sans trop de méchanceté.

M. POINTUD

Je vous remercie de vos commentaires ; ils nous sont précieux.

La place de l'offre ferroviaire régionale et des autres modes de transport : évaluations de trafic

M. POINTUD

Nous allons aborder maintenant la deuxième partie de la discussion, davantage centrée sur le projet lui-même.

Mme LARIVAILLE

Je crois que Monsieur LIMOUSIN s'est senti interpellé sur le trafic aérien.

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

Merci Madame la Présidente. Quelques mots sur le trafic aérien, sur l'aéroport de Limoges- Bellegarde, ses structures, l'évolution de son trafic, les perspectives 2007-2015 et l'émergence du TGV.

Tout d'abord, l'aéroport est passé du niveau du terrain de jeu au début du 20^{ième} siècle, ce que l'on appellerait un terrain d'aviation, un terrain de jeu, à un système totalement différent, né avec des passionnés qui étaient à la fois passionnés, fortunés et casse-cous. Aujourd'hui, ce sont des entreprises industrielles qui ont pour but de desservir un territoire concurremment et en complément avec tous les autres modes de transport.

Deux comparaisons étonnantes : les passionnés sont devenus des utilitaristes ou des touristes ; les fortunés sont devenus des gens de toute condition sociale ; les casse-cous sont devenus des gens d'abord demandeurs de sécurité.

Ce mode de transport se fait en complément et concurremment avec tous les autres modes de déplacement. Par exemple, sur Paris – Limoges, la route, le train et l'avion sont directement concurrents et les mêmes personnes prennent successivement les trois modes de transport.

Sur Lyon, la pression de la route et du train est moins forte et l'avion se trouve en meilleure position.

Sur la desserte de Nice ou de Liverpool, on ne retrouve plus que l'avion puisque le train et la route sont dans des positions qui les exonèrent de pouvoir être dans la compétition.

Quelle est l'organisation juridique de l'aéroport de Limoges – Bellegarde ?

Il a été créé en 1972 et depuis 1994, il est la propriété d'un syndicat mixte dit Syndicat Mixte de l'Aéroport de Limoges- Bellegarde. La gestion de cet aéroport est confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
La propriété de cet aéroport est répartie en trentièmes. Le Conseil Régional y est rentré en 2001. Il faut savoir qu'à ce titre, ce contrat d'affermage et ce mode de fonctionnement sont théoriquement garantis jusqu'en 2027 compte tenu de ce que l'aéroport de Limoges n'est pas concerné par la loi de 2004 sur la décentralisation puisqu'il appartient déjà à des collectivités locales ou territoriales.

Son financement est assuré en proportion de la propriété des installations par chacune des quatre collectivités ou des quatre entités mentionnées. Ce qui fait que le Conseil Régional y contribue chaque année pour un million d'euros ; le Conseil Général, pour 900 000 ; la ville de Limoges, 600 000 et la Chambre de Commerce pour 500 000 euros.

80 personnes y travaillent. Le chiffre d'affaires induit par l'aéroport est estimé à 260 millions d'euros et il rapporte 8 millions d'euros aux collectivités locales en taxes directement perçues par ces dernières, essentiellement constituées par de la taxe d'habitation et des droits sur des mutations immobilières.

L'essentiel des fonds qui sont versés par les collectivités locales dans le cadre du syndicat mixte est affecté au financement d'investissements. Il représente entre 12 et 13 millions d'euros ; pour les seuls investissements extrêmement significatifs, entre 2006 et 2007, il sera essentiellement consacré à la construction d'un nouveau parking.

L'évolution du trafic, tout trafic confondu, intérieur ou international, a connu une croissance relativement régulière jusqu'en 1988, date de la faillite de la compagnie Air Limousin qui avait créée de l'aéroport de Limoges un hub régional qui collectait le trafic de Rodez, de Brive, de Périgueux.

Il est ensuite resté relativement plat jusqu'à 2001, date du début des activités low cost notamment vers la Grande Bretagne qui a compensé une érosion extrêmement significative du trafic intérieur lié au 11 septembre.

L'évolution du trafic sur les lignes intérieures est relativement rectiligne. On ne voit pas de tendance forte d'un type de desserte ou d'un autre, qui prendrait le pas, entre les charters, Paris - Orly, Paris - Charles de Gaulle, Lyon ou des lignes naissantes comme Nice ou qui ont disparu comme Clermont Ferrand.

Le trafic international connaît une évolution extrêmement forte. La ligne historique de Londres, est partie de 40 000 passagers avec la compagnie BUZZ, pour arriver fin 2005, à 120 000 passagers. En 2005, a eu lieu l'ouverture des lignes à destination de Liverpool, Nottingham et Southampton. Ce qui fait qu'en 2006, le trafic de l'aéroport sera de 380 000 passagers, dont 260 000 sur les lignes extérieures, ce qui lui permet de revendiquer le nom d'aéroport international, le trafic international représentant 68 % du trafic global.

Quelles sont les perspectives 2005-2015 d'une façon générale et l'émergence du TGV d'une façon particulière ?

A partir de là, je m'exprime en mon seul nom puisqu'il n'y a pas eu de concertation à l'intérieur du syndicat mixte sur ce que va être cette évolution, notamment au regard du TGV.

- Le premier challenge qui nous attend est : conforter des positions. C'est la certification de l'aéroport. Aujourd'hui, les passagers et les compagnies sont de plus en plus demandeurs de sécurité et de confort.
- D'autre part, il s'agit de stabiliser le trafic britannique.

Certes deux lignes sont à l'étude, l'une typiquement britannique au titre de l'Irlande, une deuxième au titre des Pays-Bas. Mais nous ne connaissons sans doute pas dans les années à venir une succession d'ouverture de lignes au rythme intensif que nous avons connu ces derniers temps.

- Reconquérir le tarif de Roissy.

Limoges est une très rare ville moyenne de province à être reliée directement à Roissy. On appelle cela une « truffe ». Tout le monde voudrait nous prendre notre « slot » (*ouverture*) sur Roissy. Pour des entreprises telles que LEGRAND ou BERNARDAUD, avoir accès au marché international pour faire venir les clients ou envoyer des collaborateurs est un atout majeur.

Aujourd'hui, nous connaissons une relative érosion de ligne de Roissy liée à une mauvaise collaboration ou une mauvaise discussion entre Air France et les agences de voyages. Il faut que nous inversions cette tendance pour garder cet avantage.

- Améliorer la desserte de Lyon pour en améliorer le confort, notamment en changeant le type d'appareil.
- Développer l'ouverture sur Nice.

Nous avons ouvert une ligne qui était d'abord estivale, qui dure maintenant huit mois dans l'année, qui approchera sans doute l'année complète l'an prochain. D'ici trois ou quatre ans, nous pouvons envisager plusieurs dessertes dans l'année car nous arrivons à agréger quatre types de clientèle :

1. la clientèle touristique attirée par la côte d'Azur,
2. la clientèle de personnes qui ont une résidence dans le secteur,
3. la clientèle LEGRAND et affaires qui est attirée par toute l'activité qu'il peut y avoir sur Sofia Antipolis,
4. l'activité du nord de l'Italie, caractérisée par le trafic d'affaires sur la mécanique notamment.

Que va-t-il se passer avec la LGV ?

Ce sera sans doute l'effondrement du trafic sur Paris et sur Orly. Nous le savons, c'est un risque que nous acceptons. Chacun des participants autour de la table du syndicat mixte est à la fois le promoteur de la LGV et le promoteur de l'aéroport. Nous serons bien dans cet état de concurrence et de complémentarité que l'on a évoqué.

Nous ferons sans doute des efforts très significatifs sur Lyon, Nice et la Grande Bretagne, afin d'avoir accès au maximum de hubs qui permettront, de Limoges, d'aller le plus loin possible dans le monde, en essayant d'avoir maintenu jusque là Roissy, et de le maintenir au-delà de la LGV. Car il restera des atouts significatifs en termes de concurrence tels que le préacheminement à des tarifs extrêmement réduits

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public sur lignes internationales par Roissy et sur le transport bagages qui ne fera l'objet d'aucune rupture de charges.

La deuxième perspective est de renforcer les destinations nouvelles qui seront matures ou solvables à l'horizon 2015. Je pense particulièrement aux touristes de l'Europe du Sud, Espagne et Italie, qui, très vraisemblablement, si le tropisme actuel continue à se développer, prendront de plus en plus de vacances en Europe du Nord. La France est pour eux le début de l'Europe du Nord.

C'est aussi chercher des destinations qui seront devenues solvables, comme l'Europe Centrale. On peut penser notamment à Prague où le développement de l'activité industrielle, conjugué au développement de l'activité touristique, nous permettra d'avoir des lignes qui pourront fonctionner dans des conditions convenables.

Le troisième point sera de renforcer la collaboration et la complémentarité avec Brive. Il est hors de question de s'engager dans un chantier qui nous mettrait frontalement en compétition avec Brive. Il y aura des arbitrages à rendre sur les destinations que nous aimerions choisir.

Enfin, que se passera-t-il sur les compagnies low cost ? Existeront-elles encore ou non ? Il y a deux types de réponses.

La première : aux USA ou en Europe, le trafic lowcost continue à augmenter d'une façon régulière et aucun signe ne permet de penser qu'il devrait y avoir une inversion de cette tendance.

La deuxième : le risque qu'il peut y avoir est que les compagnies lowcost s'embourgeoisent, comme LECLERC s'est embourgeoisé alors qu'il était le roi du discount il y a trente ans. Il y aura sans doute des compagnies qui feront, comme Norma ou Lidle, du lowcost plus lowcost que les lowcosts. Ces phénomènes nous assureront certainement encore des dessertes pour des destinations nouvelles pour un moment.

M. POINTUD

Merci Monsieur le Président. Cette introduction aux problèmes des modes de transport régionaux va me permettre de demander maintenant au maître d'ouvrage de préciser les caractéristiques de l'offre ferroviaire régionale.

M. ORUS - Chef du département des activités voyageurs et fret chez RFF

Ma présentation va se dérouler en deux temps. Dans une première partie, je vais vous présenter un diagnostic des trafics actuels de la zone qui concerne notre projet de LGV Poitiers – Limoges. Dans une deuxième partie, je vous donnerai les principaux résultats des estimations de trafic que l'on fait sur notre projet.

La première chose à savoir en ce qui concerne le diagnostic des données de trafic, c'est que quand on étudie un projet ferroviaire ou un projet à Grande Vitesse, on se situe délibérément dans un cadre multimodal, on a une approche multimodale au niveau des flux.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
On examine donc les flux ferroviaires distribués sur le territoire que l'on étudie. Ces flux ferroviaires sont connus grâce à différentes matrices région / région. Nous disposons également de toutes les données issues du projet d'amélioration de la ligne ferroviaire entre Poitiers et Limoges, prévu dans le cadre du Contrat de Projet.

Pour ce qui concerne les données routières, nous disposons des enquêtes réalisées à l'occasion du projet d'aménagement de la RN 147 entre Poitiers et Limoges. Nous disposons également de données d'enquêtes au plan national.

Pour ce qui concerne les trafics aériens, nous disposons des trafics fournis par la DGAC et les CCI pour les aéroports de Limoges et de Brive.

Ces différentes données nous permettent de répartir les trafics, au niveau d'une analyse un peu globale, en trois grandes familles.

- Des liaisons de type radial, c'est-à-dire qui ont une origine ou une destination en Ile de France.
- Des liaisons interrégionales qui évitent l'Ile de France. On peut citer par exemple des liaisons entre le Limousin et le nord de la France, le Limousin et l'est de la France.
- Des liaisons régionales du type Poitiers – Limoges, Poitiers – Brive, etc.

La première carte que l'on peut construire représente les grands flux radiaux au niveau national, mode par mode. Elle nous permet de constater, pour ce qui concerne les trafics ferroviaires, une importance relativement forte des trafics radiaux entre Limoges et l'Ile de France (environ 570 000 voyageurs actuellement), entre Cahors et l'Ile de France (environ 188 000 voyageurs), et entre Brive et l'Ile de France (environ 280 000 voyageurs).

Il faut signaler, lorsqu'on regarde les chiffres de manière un peu plus détaillée, que sur la relation entre Limoges et l'Ile de France, la part de marché du ferroviaire est tout à fait bonne, de l'ordre de 55 %, ce qui en fait le mode dominant sur cette relation.

Si l'on regarde ensuite les flux de niveau régional, où l'on se positionnera davantage sur les flux TER sachant que certains flux empruntent aussi les Corail, il est intéressant de noter que la part ferroviaire est tout à fait significative pour des liaisons Brive – Limoges, Guéret – Limoges, où les parts de marché ferroviaires pour ces distances sont supérieures à 15 %.

Plus globalement, la part de marché ferroviaire est de l'ordre de 10 % au niveau des voyageurs, ce qui est tout à fait comparable avec les autres régions françaises.

Concernant les relations à destination de Poitiers, les flux sont beaucoup plus faibles mais ils devraient normalement augmenter grâce à l'amélioration de la ligne entre Poitiers et Limoges, qui devrait faire l'objet, avec les différents aménagements prévus, d'un gain de temps d'une demi-heure, qui devrait conforter cette ligne et la rendre plus attractive.

Lorsqu'on segmente globalement au niveau des grandes familles que j'ai évoquées, entre les flux radiaux, les flux régionaux et les flux interrégionaux, on voit que :

- les flux radiaux sont extrêmement importants (1,3 million de voyageurs), le ferroviaire est dominant,
- les flux régionaux sont également significatifs, mais c'est le mode routier qui reste le mode dominant pour acheminer ce type de flux ; ces flux entre la région Limousin et nord ou l'est de la France représentent des volumes beaucoup plus faibles tant sur le plan ferroviaire que sur le plan routier.

Voilà donc le constat que l'on peut faire au niveau des données de trafic dans la situation actuelle.

On peut en tirer trois principaux enseignements.

1. Tout d'abord une prédominance des liaisons ferroviaires radiales qui représentent actuellement 85 % des liaisons.
2. Une part de marché ferroviaire importante sur les liaisons radiales, 56 %, mais qui doit être renforcée.
3. Des flux ferroviaires régionaux et interrégionaux en volumes beaucoup moins importants mais dont la part modale reste à développer ; on considère que le projet que nous présentons aujourd'hui est de nature à améliorer de manière significative les parts modales du ferroviaire.

La deuxième partie de ma présentation porte sur les prévisions de trafics.

Quels sont les objectifs ? Nous cherchons à évaluer le potentiel de marché ferroviaire éligible par la Ligne à Grande Vitesse, et, ayant le niveau de trafic attendu sur cette ligne, mettre en place et estimer le niveau de desserte pour répondre à la demande.

Classiquement, nos études se déroulent en cinq étapes successives. La méthode utilisée pour le projet Poitiers – Limoges est la même que celle qui a été utilisée pour les autres grands projets soumis à débat public, le projet Bordeaux – Toulouse, le projet du corridor atlantique, par exemple.

En préambule, je souligne que notre prévision de trafic à ce stade doit être lue plutôt comme une estimation. Nous sommes partis de données de base plutôt agrégées, que nous avons affinées. Il s'agit donc à ce stade d'une estimation qui donne des ordres de grandeur tout à fait précis pour avoir un bon niveau d'information.

- Pour procéder à cette démarche de prévision de trafic, la première étape consiste à identifier l'aire d'étude.
- On reconstitue ensuite la situation actuelle. C'est ce que je vous ai présenté jusqu'à présent.
- On introduit des modèles qu'on utilise pour reproduire la situation observée. Les modèles que nous utilisons sont en quelque sorte des formules mathématiques dont les paramètres explicatifs sont les temps de parcours, les prix, etc.
- On procède à une projection de ces trafics à l'horizon de la mise en service du projet, en l'occurrence 2016.

- On simule les effets du projet ou des différentes options du projet sur les niveaux de trafics et on en déduira les trafics attendus.

L'aire d'étude est définie à partir des flux susceptibles d'être influencés par le projet. De manière schématique, il s'agit des flux qui sont situés entre les zones sud de Rodez, de Cahors, du département du Cantal, du nord de la Dordogne, avec les zones de Périgueux, de Brive, de Tulle, de Guéret, de Limoges, vers Poitiers et vers l'Ile de France, le nord et l'est de la France.

Lorsqu'on regarde de manière plus fine, on s'aperçoit qu'un certain nombre de flux est peu important. D'autre part, certains d'entre eux risquent d'être peu influencés par le projet en ce sens que le niveau de gain de temps attendu est encore assez difficile à estimer étant entendu qu'il peut dépendre des politiques complémentaires de desserte ferroviaire au niveau du TER qui seront mises en place.

Je pense en particulier aux flux entre Périgueux et l'Ile de France, entre Guéret et l'Ile de France. Pour ces flux, par mesure de prudence, nous avons pris le parti de ne pas intégrer ces chiffres dans la prévision.

Si l'on continue dans les études, il est évident que le projet s'améliorera dans sa définition. On y verra plus clair en ce qui concerne les dessertes TER et naturellement, ces flux seront intégrés.

Pour l'instant, nous avons plutôt voulu faire une prévision à minima par souci de prudence.

Comment fait-on pour prévoir notre trafic ? Nous prenons en compte la concurrence entre les différents modes.

Pour les flux nationaux, nous prenons en compte une concurrence entre le mode routier et le mode ferroviaire. Celle-ci s'apprécie au travers de la comparaison des temps de parcours, des péages, des prix du billet, du prix des carburants, etc.

Toujours pour les liaisons radiales, nous prenons en compte une concurrence entre le mode ferroviaire et le mode aérien, notamment sur les deux liaisons qui seraient concernées, à savoir Limoges – Paris et Brive – Paris.

Pour les flux interrégionaux et régionaux, seule une concurrence entre la route et le fer est prise en compte.

Pour tous les flux, est prise en compte ce que nous appelons une induction de trafic, c'est-à-dire une augmentation de trafic liée à la diminution des temps de parcours qui résulte de l'amélioration de l'offre et de la réalisation du projet de liaison à Grande Vitesse, dont nous vous avons déjà indiqué les impacts en termes de gain de temps. On gagnerait en moyenne une heure sur Limoges ainsi que sur les villes du sud, et on gagnerait également, selon les variantes, de 35 à 45 minutes entre Poitiers et Limoges.

Pour faire ces prévisions, nous partons avec un certain nombre d'hypothèses de cadrage.

Ces hypothèses de cadrage sont pour nous des données externes fournies généralement par le Ministère, en particulier les hypothèses de croissance macroéconomique, celles du Produit Intérieur Brut. Nous sommes partis sur la base

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public d'un scénario dit central défini par le Ministère qui indiquerait une croissance économique se situant à hauteur de 1,9 % par an jusqu'en 2025.

Au-delà, nous avons d'autres hypothèses d'évolution économique, moins fortes. Après 2025, on se situerait plutôt dans des tendances à hauteur de 1,5 % par an.

Le deuxième élément pris en compte dans ces études est la question de la sensibilité de la mobilité au Produit Intérieur Brut, autrement dit la sensibilité de la mobilité aux revenus.

Dans les années antérieures, il était courant de constater que la mobilité augmentait au moins aussi vite que le Produit Intérieur Brut si ce n'est plus rapidement.

Pour les années futures, on considère que cet élément sera inversé, à savoir que la mobilité devrait évoluer moins rapidement que le Produit Intérieur Brut.

Nous avons également intégré dans nos études les prévisions d'évolution démographique de chaque zone. Des prévisions démographiques sont faites à l'échelon national, mais l'INSEE en réalise également qui peuvent se décliner au niveau de chaque zone. Nous avons donc intégré cet élément.

Nous avons bien entendu fait des hypothèses sur les prix des carburants qui découlent directement des hypothèses en matière de prix du pétrole.

A partir de ces différentes hypothèses, on arrive à une croissance globale des trafics tout mode, comprise entre 20 et 30 % selon les flux, entre 2012 et 2016. Ce qui fait globalement une croissance de la mobilité légèrement inférieure à la croissance du PIB sur la période.

Si l'on regarde jusqu'en 2015 ou 2016, le PIB devrait augmenter de 33 % par rapport à 2002 alors que la mobilité devrait augmenter de 25 %.

On peut ensuite déterminer le niveau de trafic ferroviaire que l'on aura à l'horizon de la mise en service de notre projet.

Cette mobilité a donc évolué de 20 à 30 % par rapport à l'année de base. Il faut remarquer la très forte progression, notamment sur la liaison Poitiers - Limoges, due à l'aménagement de la ligne ferroviaire. Les équipements de signalisation et de relèvement de vitesse vont permettre de gagner une demi-heure sur les temps de parcours et permettre ainsi un gain de clientèle et un gain de parts de marché sur cet axe.

Sur les autres liaisons, on est sur des évolutions tendanciennes conformément aux chiffres que j'ai indiqués précédemment.

On simule ensuite l'effet du projet.

Généralement, lorsqu'on réalise une Ligne à Grande Vitesse qui se traduit par des gains de temps, on observe de manière quasiment systématique une augmentation assez spectaculaire, au cours de l'année de mise en service ou dans les deux à trois ans qui suivent la mise en service du trafic. Nous estimons là que le trafic devrait globalement augmenter de 20 à 30 % selon les scénarios, par rapport à la situation sans projet.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Ce trafic supplémentaire vient des reports modaux et d'une augmentation de la mobilité. Des gens qui se déplaçaient déjà et utilisaient le mode ferroviaire vont se déplacer davantage en raison d'une certaine valorisation du gain de temps.

Si l'on regarde les prévisions de trafic selon les options, on constate que par rapport à l'année de référence où le trafic global s'établissait à environ 1,7 million, on passe à :

- 2,2 millions dans l'option centrale, soit un gain de 30 %
- 2,1 millions dans les options nord et sud, ce qui porte la progression à 22 %.

Si l'on analyse cela selon les familles, on retrouve au niveau des liaisons radiales ce que l'on a constaté au total, c'est-à-dire que la progression de trafic sur l'option centre est un peu plus forte que dans les autres options. Il en est de même sur les déplacements régionaux car dans l'option centrale, le gain de temps est plus fort sur Poitiers – Limoges que dans les autres options.

Le trafic supplémentaire de 22 à 30 % se décompose de la manière suivante :

- Une partie induit fer, c'est-à-dire l'augmentation de mobilité, représente 43 % du supplément de voyageurs.
- Le reste correspond à du reporté route et du reporté avion.

Nous estimons le reporté route entre 350 et 400 véhicules par jour sur les liaisons concurrencées. Pour ce qui concerne le reporté avion, cela se traduirait par une ou deux rotations en moins sur les aéroports de Brive et de Limoges. Mais il est clair que les liaisons aériennes devraient être impactées, notamment sur Orly, car il existera une liaison de qualité à deux heures et l'on sait qu'à deux heures, le Train à Grande Vitesse est très compétitif par rapport à l'avion.

J'ai vu, au travers de l'exposé de son Président, que la CCI de Limoges a d'ores et déjà anticipé cette orientation et a développé des stratégies pour se positionner sur des nouveaux marchés qui ne seront pas concurrencés par la Grande Vitesse.

La part de marché va évoluer. Au niveau des liaisons radiales, nous allons passer de 59 % à 65 %, et au niveau des liaisons régionales, nous devrions passer de 10 à 22 % en situation de projet par rapport à la situation sans projet.

Ceci montre que ce projet apportera sa contribution aux objectifs de développement durable. Plus de trafic reporté et plus de parts de marché sur le mode ferroviaire signifiera moins de CO₂, moins de pollution de l'air.

En conclusion, nous pouvons dire que :

- Le marché s'établirait globalement à environ 2,2 millions de voyageurs sur l'option centrale, un peu moins sur les options nord et sud.
- Nous aurions un trafic supplémentaire, à l'ouverture ou dans les deux ans qui suivent l'ouverture, compris entre 380 000 et 500 000 voyageurs.
- Parmi ces nouveaux clients, 57 % correspondraient à des reports modaux et 43 % à une augmentation de mobilité.

- Par ailleurs, ces estimations de trafic nous permettent d'identifier la plage de desserte à mettre en face. Celle-ci devrait s'établir autour de dix allers et retours quotidiens pour les TGV radiaux dont un qui serait sans arrêt entre Paris et Limoges. D'autre part, il y aurait un aller-retour quotidien entre Limoges et le nord de la France de manière à donner une ouverture aux territoires sur le nord et au-delà, sur l'Europe et la Grande Bretagne.
- Enfin, ce projet devrait se traduire par une réorganisation des dessertes régionales qui seront en partie réorientées autour de la connexion et des correspondances avec le TGV et la Ligne à Grande Vitesse.

Voilà ce que je souhaitais dire en ce qui concerne les besoins et les prévisions de déplacements liés à notre projet.

Merci de votre attention.

M. POINTUD

Y a-t-il des questions sur cet exposé ?

M. BERTRAND

J'ai plusieurs interrogations. Cela a peut-être été jugé en quantité négligeable mais je pense que des voyageurs vont arriver à la gare de Limoges-Bénédictins et vont se renseigner pour aller à Lyon ou à Marseille. Je pense qu'il ne sera pas impossible, au tarif Prem's, qu'on leur propose un billet Limoges – Massy et Massy- Marseille. Peut-être leur dira-t-on que c'est aussi bien de passer par Toulouse, en espérant qu'il y ait encore une desserte, ou par Lyon.

Par ailleurs, la ligne Limoges – La Rochelle n'apparaît pas. Le dimanche matin, un TER fait Limoges – Poitiers mais à une époque, cela n'existait plus, et les gens ne pouvaient plus aller au Futuroscope, à la mer, etc.

S'il y a une ligne LGV entre Limoges et Poitiers et qu'un autre TGV fait la correspondance Poitiers – La Rochelle, je pense que l'offre deviendra intéressante pour aller vers l'océan.

La présentation manque d'ouverture par rapport à l'intermodalité et à la possibilité d'imaginer de plus grandes liaisons transversales en direction de Clermont Ferrand.

A une certaine époque, des trains faisaient Limoges – Nantes ; ils ne le font plus car la ligne a été supprimée entre Poitiers et Nantes.

Je pense que certains trafics et certaines répercussions n'ont pas été assez bien mesurés. Le projet de liaison Limoges – Poitiers mériterait d'être nourri par d'autres réflexions plus transversales.

M. ORUS

Effectivement, le Limoges – Lyon devrait se faire par Massy où on regagnerait ensuite l'autre branche à Grande Vitesse en direction de Lyon dans des temps de parcours aux alentours de 4h15. Ce qui serait vraisemblablement plus rapide qu'en passant par Toulouse.

Nous en sommes au stade de dégrossissement des études, d'évaluation des enjeux. Pour l'instant, nous ne connaissons pas ces flux, nous ne les avons pas estimés de manière précise. Il faudrait que nous fassions des enquêtes pour les estimer et voir comment la clientèle pourrait réagir à ce genre d'offres.

Je crois que si nous approfondissions les études, nous élargirions effectivement la réflexion, notamment sur la partie de l'analyse des liaisons vers l'est de la France.

Pour ce qui concerne la liaison vers La Rochelle, aujourd'hui, la route est plutôt le mode dominant. Le flux qui emprunte la voie ferrée est relativement faible en volume.

Comment pourrait se faire l'amélioration vers La Rochelle ? Dans la mesure où le flux ne serait pas suffisant pour justifier un train direct Limoges – Poitiers – La Rochelle, la liaison pourrait se faire avec une correspondance à Poitiers.

Cela dit, nous n'en sommes pas à ce niveau de finesse. Etablir des correspondances signifie bien connaître le niveau de desserte avec les grilles horaires, ce que nous n'avons pas à ce stade des études. Je crois que cela fait partie des éléments à intégrer ultérieurement.

M. POINTUD

Y a-t-il une autre question ?

M. LAGARDE

J'ai un sentiment un peu bizarre. En 2016, la directive européenne fera que le rail sera ouvert à la concurrence, si je ne me trompe pas. RFF est donc dans la situation d'une autoroute qui propose celle-ci avec péages à des transporteurs. Parmi ces transporteurs figure la SNCF, mais il y peut y en avoir d'autres.

Or, vous vous avancez dans votre projet, me semble-t-il, sur des nombres de trains, des liaisons de Limoges vers le Nord une fois par jour, sans doute en se raccrochant à un train à Poitiers qui ira directement à Lille, etc. Autant de choses qui ne dépendent pas de vous mais de la SNCF ou des concurrents de la SNCF à ce moment-là.

Comment cela fonctionne-t-il ?

Je m'étonne. Dans ce débat public, vous proposez une infrastructure. A charge pour les opérateurs de la prendre ou de ne pas la prendre. C'est exactement comme dans le cas de l'aéroport : ce sont les transporteurs qui y viennent ou non.

S'il se trouve qu'en 2016, au moment de l'ouverture, la SNCF, pour des raisons qui lui appartiennent, n'utilise pas ou n'a pas envie d'utiliser cette ligne, que se passe-t-il ?

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il est un peu curieux également que dans votre offre de transport en tant que RFF, vous ne parliez jamais du fret. Pourquoi les lignes Grande Vitesse qui, à ma connaissance, ne sont pas utilisées la nuit, ne sont-elles pas ouvertes à des concurrents éventuels de la SNCF ?

Bref, quel est le rapport entre RFF qui propose une infrastructure et les opérateurs qui vont l'utiliser ? Il y a dans votre discours une confusion complète entre les deux. J'ai l'impression qu'on n'a pas intégré le fait qu'en 2016 et au-delà, la situation sera assez fondamentalement différente. D'ailleurs, la SNCF a déjà anticipé puisque sur les lignes du nord, ce sont des filiales qui sont les opérateurs de transport.

Vous allez pouvoir nous renseigner sur une question qui n'a pas été évoquée et qui, à mon avis, dépend de la SNCF et non de vous : la tarification.

M. POINTUD

Formalisez votre dernière question.

M. LAGARDE

Je voudrais essayer de comprendre quels sont les engagements que RFF prend. Au nom de qui ? De lui ou de la SNCF ?

M. POINTUD

RFF va vous répondre rapidement, mais ensuite, afin d'élargir le débat, nous demanderons à la SNCF d'intervenir ainsi qu'au CETE du Sud-Ouest sur les problèmes de mobilité routière.

M. ORUS

Je ferai tout d'abord une réponse rapide sur la question de l'ouverture des marchés. Des dispositions européennes prévoient en effet une évolution dans ce sens.

La seule chose que l'on sache aujourd'hui, c'est qu'en 2012, le marché ferroviaire des voyageurs internationaux sera ouvert. Ce qui veut dire qu'à partir de 2012, des opérateurs européens pourront venir effectuer des trafics internationaux sur le réseau français.

Qu'est-ce qu'un trafic international ? C'est un trafic qui a une origine ou une destination hors de France.

Par ailleurs, nous, RFF, nous situons totalement dans une perspective d'évolution du paysage ferroviaire. Nous pensons que le monde ferroviaire dans lequel nous nous trouverons d'ici dix ou quinze ans sera assez différent de celui d'aujourd'hui. Nous devrions avoir plusieurs opérateurs, non seulement au niveau du trafic des voyageurs de longues distances, mais nous aurons vraisemblablement aussi plusieurs opérateurs au niveau régional.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Cela est de nature à modifier la donne en termes de services. De nouveaux opérateurs pourront proposer de nouveaux services. Cela sera un facteur de dynamisation du secteur par l'effet concurrence. Nous nous situons clairement dans cette perspective.

Comment avons-nous travaillé avec la SNCF ? Nous avons travaillé comme dans le cadre des différentes études de débat public que nous avons menées jusqu'à présent. Nous sommes responsables de l'évaluation de ce projet, de l'évaluation des trafics, de l'évaluation du point de vue de l'intérêt économique. Lorsque nous avons suffisamment avancé dans notre réflexion, nous nous rapprochons de la SNCF qui, de son côté, en tant que transporteur, fait également ses analyses. Nous confrontons nos résultats, nos données et nous essayons d'expliquer et de réduire les écarts, s'il y en a. Voilà donc comment nous travaillons dans ces études.

M. POINTUD

Nous allons donner la parole à la SNCF, plus précisément à Michel LEBŒUF, Directeur du développement.

Nous avons reçu par ailleurs une question écrite qui s'adresse aussi à la SNCF et à laquelle je vous demanderai de répondre à la fin de votre intervention. Madame Martine GULLDEMAN demande des précisions sur le profil de la fréquentation des trains à Grande Vitesse, c'est-à-dire la répartition en pourcentages par catégorie de voyageurs.

Elle avait également posé une question sur la possibilité de joindre Limoges à Lyon, Monsieur ORUS y a répondu précédemment.

M. LEBŒUF – Directeur du développement SNCF

Merci de me donner la parole. J'ai intitulé mon exposé « L'offre et la demande de transport à longue distance ». Je rebondis ainsi à des questions posées précédemment.

L'offre suscite la demande dans une certaine mesure et réciproquement, la demande influence l'offre, également dans une certaine mesure. On ne peut donc pas parler de l'un sans parler de l'autre.

J'insisterai plus sur l'offre que sur la demande puisque Jean Pierre ORUS a parlé largement de la demande.

Le thème de la soirée est « les besoins de déplacement aujourd'hui et demain ». Je vais parler d'aujourd'hui, c'est-à-dire de la desserte qui existe sur la ligne actuelle. J'inclurai dans « aujourd'hui » l'évolution à court terme, c'est-à-dire l'évolution du TEOZ, voire un peu plus loin. Je parlerai bien évidemment de demain, c'est-à-dire de l'offre qui pourrait être mise en place à l'occasion du projet de ligne nouvelle Poitiers – Limoges.

Auparavant et à titre introductif, je tiens à rappeler les quelques règles du jeu qui existent dans le domaine de l'offre ferroviaire ainsi que le rôle que la SNCF joue compte tenu de ces règles du jeu.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Les besoins de déplacements sont de trois natures : régionale, nationale et internationale.

Sur le régional, les régions sont autorités organisatrices. Aujourd'hui, la SNCF n'est que maître d'œuvre, c'est-à-dire qu'elle exécute un plan de transport défini par la région.

Aujourd'hui, il n'y a pas de concurrence sur l'offre régionale en tant que transporteur. Ceci pourra évoluer dans l'avenir. Au stade actuel, je suis presque obligé de raisonner à droit constant car il est très difficile de prévoir ce que la SNCF fera lorsque la concurrence arrivera.

Elle n'arrivera pas tout de suite sur les relations de niveau national. Elle arrivera d'abord sur les relations de niveau international, non pas en 2012 mais en 2010. Elle permettra à d'autres opérateurs que la SNCF d'exploiter des relations internationales qui comprendront une dose de cabotage. C'est-à-dire qu'un transporteur pourrait par exemple très bien faire Bruxelles – Paris mais emporter des voyageurs de Lille à Paris dans son train international. La condition est que le trafic de cabotage soit accessoire par rapport au trafic international. La définition du terme « accessoire » n'a pas été donnée de façon précise.

Si je distingue ces trois éléments dans la demande de transport, le régional, le national et l'international, ce n'est pas pour me concentrer uniquement sur le national mais pour rappeler qu'il s'agit de trois compartiments de transport dans lesquels l'offre n'est pas isolée. Ces compartiments ont des liens les uns avec les autres.

Ce m'amène à la règle du jeu qui a été définie par la loi sur la solidarité et le renouvellement urbain.

Cette loi dit que lorsque, du fait d'une infrastructure nouvelle, les dessertes de certaines villes se trouvent affectées, notamment réduites parce que l'itinéraire est différent, alors, l'Etat doit compenser financièrement pour que la région puisse mettre en œuvre les transports régionaux qui permettront de combler les trous de desserte.

L'autre règle qu'impose la loi SRU, Solidarité et Renouvellement Urbain, est que, lorsque, pour une raison quelconque, une desserte existante se trouve affectée, réduite, le transporteur national – aujourd'hui la SNCF – doit en discuter avec la région, les départements et les villes concernées.

Ce sont les règles du jeu.

Nous allons approfondir maintenant et voir comment fonctionne le transport ferroviaire.

En ce qui concerne le régional, le chemin de fer est essentiellement en concurrence avec le rail et la route. Ce n'est pas une nouveauté.

Ce qui a été dit est tout à fait exact. La route est prédominante ; elle le restera. L'automobile a des qualités qui ne peuvent pas être substituées, notamment la possibilité de transporter des bagages, le besoin d'avoir une voiture à disposition, etc.

Le chemin de fer prendra des parts de marché. On le voit dans les études de marché réalisées par RFF. Le chemin de fer peut améliorer sa position mais de là à prendre la majorité du marché dans tous les cas, ce n'est pas envisageable.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Sur certaines relations par contre, le chemin de fer y arrive. On voit que sur une relation longue comme Paris – Limoges, il a une part de marché majoritaire. Sur Paris – Lyon, nous avons 60 % de parts de marché alors que la route n'en a que 40 %. Sur une relation comme Poitiers – Limoges, le chemin de fer pourra faire beaucoup mieux qu'il ne fait aujourd'hui mais cela ne tuera pas la voiture.

Sur le national et l'international, le concurrent aérien s'ajoute.

Une nouvelle forme de concurrence est apparue récemment et se développe beaucoup sur le marché des loisirs. Il s'agit de la concurrence entre les destinations.

Aujourd'hui quelqu'un se dira « Que vais-je faire de mon week-end ? Est-ce que je vais aller au Futuroscope ou est-ce que je vais aller à Lisbonne ? ». Le choix se fera entre deux packages qui incluent transport et hôtel et non pas forcément entre deux modes. Les modes seront la conséquence du choix de la destination.

Des changements existent donc dans la mobilité et dans la consommation de transports et font beaucoup évoluer la concurrence.

Qu'est-ce qui influence la demande de transport ?

Dans les critères que j'ai indiqués, j'ai oublié la démographie.

Je voudrais dire que je n'ai pas tout à fait les mêmes critères que ceux qui ont été annoncés par Monsieur GEFFRIN mais cela est tout à fait normal car le chemin de fer raisonne à une échelle microéconomique alors que l'étude qui a été faite sur les transports l'a été à une échelle macroéconomique.

Nous nous plaçons donc d'emblée dans l'un des scénarios et non pas dans l'ensemble des scénarios possibles. A l'intérieur de ce scénario, il faut tenir compte de l'évolution de la démographie dans le corridor où on veut inscrire une offre ferroviaire. Il faut tenir compte également de la croissance nationale, l'accroissement de richesse, de la mobilité et du changement des habitudes de transport.

Nous avons par exemple constaté une fragmentation des déplacements des grandes vacances. Auparavant, les gens partaient pour trois semaines ou un mois et se rendaient dans un seul endroit, aujourd'hui ils ont tendance à couper leurs vacances en plusieurs morceaux, ce qui donne un accroissement de la mobilité.

Il y a l'aménagement du territoire, c'est-à-dire l'endroit où sont situés les points d'émission et d'attraction du trafic. Il est sûr que lorsqu'on implante un lycée, une université, ou une école, ceci suscite du trafic.

Il y a l'accessibilité. C'est-à-dire que les zones qui sont rendues plus accessibles vont évidemment favoriser les déplacements.

Du côté de l'offre de transport, il y a la durée du parcours, la fréquence de desserte, le confort, les services offerts, mais il y a aussi le prix. Le prix est une variable tout à fait fondamentale dans l'offre de transport.

On a parlé des compagnies aériennes low costs, elles jouent un grand rôle dans la concurrence intermodale pour les relations de niveau national ou international. Le prix est de plus en plus une variable importante dans l'offre ferroviaire.

Que fait la SNCF ?

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Dans le transport public, en tant que maître d'œuvre des régions, elle développe le TER. Je souligne que le TER marche bien, se développe bien. Les régions ont pris le TER en main, elles se sont équipées d'états majors pour mieux comprendre comment fonctionne la demande régionale. Elles investissent dans le matériel roulant. Cela marche plutôt bien globalement.

La SNCF exploite également des TIR, des Trains Inter-Régionaux, c'est-à-dire des trains de longs parcours, avec peu de voyageurs de très longs parcours mais beaucoup de voyageurs qui effectuent de petits segments régionaux.

Du côté des grandes lignes, la SNCF exploite le TGV. Pour rebondir sur ce qui a été dit par le Professeur VARLET, je dirais que certes, le TGV c'est, en France, 1500 kilomètres de lignes nouvelles, mais cela ne peut pas se résumer à cela.

Le TGV roule sur 7500 kilomètres de ligne en France. Il dessert plus de 300 gares dont une trentaine sont situées à l'étranger. Il dessert six pays, frontaliers ou non avec la France ; nous serons à huit pays en 2009. Il dessert du capillaire, c'est-à-dire des lignes plutôt petites. Vous avez vu récemment que le TGV allait à Saint-Malo par exemple.

Il dessert donc des villes, en Centre-ville. Cela est très important, cela a été dit, car il faut tenir compte des trajets de diffusion et de rabattement qui constituent une des données du transport et de la concurrence. Si nous ne desservions que des gares à l'extérieur des villes, ces gares s'appelleraient des aéroports et nous irions moins vite que l'avion d'aéroport à aéroport.

Nous desservons aussi quelques gares nouvelles. Certaines sont de grands succès, certaines autres ont pris du temps pour se développer, c'est le cas de la gare dite Haute Picardie, que certains appellent à juste titre « gare des betteraves », en ce sens que certains jours, le parking est tellement occupé que les gens sont obligés de garer leur voiture dans les betteraves. Ce n'est pas tout à fait le sens de ce que l'on veut dire lorsqu'on l'appelle gare des betteraves.

Je tiens à dire que la SNCF ne reçoit pas de subvention pour exploiter le TGV ni pour exploiter les autres trains de grande ligne qui sont : le Corail, le TEOZ et le Lunéa qui est notre marque de train de nuit.

La SNCF exploite ces relations de grande ligne, en international comme en national, sans subvention, dans la limite des capacités disponibles sur le réseau.

J'indique pour ceux qui ne le sauraient pas que depuis la réforme ferroviaire de 1997, c'est Réseau ferré de France qui est le gestionnaire de l'infrastructure. C'est lui qui donne les sillons à la SNCF après qu'elle lui ait fait sa demande. C'est donc Réseau ferré de France qui gère la capacité des lignes. La SNCF s'inscrit à l'intérieur des capacités disponibles. Pour utiliser les lignes, elle acquitte à Réseau ferré de France un péage d'utilisation des lignes, péage qui varie d'une ligne à l'autre en fonction de la qualité de la ligne, que l'on peut qualifier par la vitesse, et en fonction de la densité d'utilisation de la ligne, que l'on pourrait qualifier de rareté de la capacité disponible.

Voilà ce que je souhaitais dire en introduction afin que vous compreniez bien comment cela fonctionne, comment la SNCF prépare son offre, les conséquences que cela peut avoir et comment cette offre se discute avec les partenaires de la SNCF que sont les régions, les départements, les villes.

Sur la ligne dite PALITO, Paris Austerlitz – Limoges – Toulouse, le trafic a crû à peu près régulièrement jusqu'en 2000. A partir de 2000, il a commencé à stagner. Nous avons introduit à la fin de 2004 le TEOZ qui a redynamisé la ligne. Le trafic a augmenté sensiblement depuis que nous avons introduit le TEOZ.

Nous avons constaté le même phénomène là où le TEOZ circule, c'est-à-dire sur les régions de Paris Est vers l'Est de la France ainsi que sur Paris – Clermont Ferrand.

Aujourd'hui, nous offrons 10 allers-retours sur Paris – Châteauroux, 12,5 sur Limoges, 9 sur Brive et 4 sur Cahors, avec une offre mixte, c'est-à-dire qu'elle est en TEOZ d'une part et en Corail classique d'autre part.

A l'occasion de la mise en service du TGV-Est, les rames TEOZ qui roulent sur l'Est vont se trouver libérées puisque nous allons transporter les voyageurs en TGV. En 2008, nous prévoyons donc de généraliser le TEOZ sur l'axe PALITO.

Qu'est-ce que le TEOZ ?

C'est un matériel qui a été modernisé, à un prix très élevé, environ 2,4 millions d'euros par rame, une rame étant composée de sept voitures.

Le TEOZ extrapole sur les lignes conventionnelles une part de l'exploitation TGV en ce sens qu'il s'agit de rames de sept voitures indéformables. Les trains font donc soit sept soit quatorze voitures.

Surtout, le TEOZ a pris une des caractéristiques du TGV qui est la réservation obligatoire. Il s'agit d'un service que nous offrons aux voyageurs, service qui correspond à l'assurance d'avoir une place assise.

La réservation obligatoire est aussi le seul moyen d'offrir des places bon marché à la clientèle puisque nous pouvons, grâce à la réservation obligatoire, appliquer le système du hike-management et donc donner aux voyageurs qui sont flexibles et qui louent leur place suffisamment à l'avance des prix qui peuvent être très bas. Cela nous permet d'ailleurs de faire ce que font les compagnies aériennes lowcost : plus vous réservez longtemps à l'avance, moins le prix du billet est cher.

Le TEOZ est un succès commercial en ce sens qu'il y a plus de clients qu'il n'y en avait avant et les gens nous disent qu'ils sont contents : 91 % de gens satisfaits quant à l'accès aux trains, 90 % sur l'ambiance intérieure, 88 % sur le confort à bord, 87 % sur les sièges, 86 % apprécient la réservation et l'assurance d'avoir une place.

Si beaucoup de clients sont très satisfaits par cette offre, il y a tout de même des points faibles. La propreté des toilettes, grand point faible et grande difficulté, l'ouverture des portes, la climatisation, voilà les trois grands points faibles qui ont été relevés.

On ne trouve pas tout à fait le même degré de satisfaction du TEOZ sur l'axe PALITO comparé aux axes Clermont et à l'axe Est. Il y a plusieurs raisons à cela mais nous pensons que la raison la plus importante est l'irrégularité de la ligne. Nous espérons que lorsque les travaux de modernisation en cours seront terminés, cela redeviendra plus normal. Les voyageurs bénéficieront d'une offre qui aura été complètement modernisée, tant en infrastructures qu'en matériel roulant.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
En 2008, nous allons donc généraliser le TEOZ. Nous avons également proposé à la région Limousin et à la région du Centre un TGV direct Brive – Limoges – Roissy – Lille.

Actuellement, les discussions sont en cours, notamment les discussions financières. Nous ne sommes pas sûrs qu'elles aboutiront d'ici la fin de l'année mais nous espérons que cette offre pourra se mettre place pendant l'année 2007.

Il s'agit d'une relation qui apporte d'abord un accès au réseau TGV à Roissy Charles de Gaulle, mais aussi à Marne-la-Vallée qui donne un accès en surface en Ile de France puisqu'il y aura aussi un arrêt à Juvisy.

Il s'agit d'une relation quotidienne qui desservira beaucoup de villes intermédiaires dont Brive, Limoges, La Souterraine, Châteauroux, Vierzon, Les Aubrais, avec des correspondances possibles vers Bourges et, à Marne-la-vallée, des correspondances possibles vers l'est de la France.

Ceci est une amélioration qui sera très importante, d'autant plus qu'en matière d'accessibilité, il n'y a pas que le radial.

Je passe maintenant à l'offre pour demain, c'est-à-dire lorsque le projet du barreau Poitiers – Limoges sera construit.

Si ce barreau est construit et si donc les temps de parcours sont ceux que RFF a annoncés – nous n'avons pas de raison de ne pas le croire – les dessertes que nous pouvons envisager de mettre en place sont des dessertes radiales, bien sûr, soit de Limoges vers Paris, soit de Brive vers Paris. Il y aura aussi vraisemblablement un Cahors – Paris ou peut-être deux ; en tout cas, le Cahors ira certainement jusqu'à Toulouse car cela ne vaut pas la peine de laisser dormir une rame à Cahors, autant qu'elle aille dormir à Toulouse.

Les temps de parcours, si l'on part de Limoges, seront de 1h50 sur Paris, 3h10 sur Roissy et 4h05 sur Lille.

Comment allons-nous exploiter cette desserte ? Essentiellement, pour ne pas dire quasiment uniquement, en jumelant des rames. Deux rames jumelées partiront de Paris et arriveront à Poitiers ; une rame ira vers La Rochelle et l'autre vers Limoges.

Ou, une rame ira vers Bordeaux pour desservir les villes intermédiaires entre Poitiers et Bordeaux, sans utiliser la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique, l'autre vers Limoges.

Le système d'exploitation que nous envisageons est un système basé sur le jumelage ou le dé-jumelage de rames en gare de Poitiers.

En ce qui concerne les fréquences, il est assez difficile aujourd'hui de fixer le nombre de fréquences. Je rappelle que nous sommes une entreprise industrielle. Il y a peu d'entreprises industrielles qui peuvent s'engager sur des durées de vingt ans, trente ans, dans leur planification. La SNCF n'échappe pas à cette règle et bien entendu, nous sommes amenés à mettre plutôt des intervalles plutôt larges.

Je voudrais dire qu'avec ces fréquences, la SNCF serait un très gros investisseur dans le projet ; on parle des coûts d'infrastructures mais on oublie les coûts de matériel roulant. Pour ce projet, il faudra acheter une dizaine de rames TGV, avec un

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public investissement compris entre 250 et 300 millions pour le matériel roulant, plus les ateliers qu'il faut pour pouvoir l'entretenir.

Un des sujets que soulève cette desserte est l'itinéraire. Nous avons vu que ce sujet se pose en matière de desserte de villes, puisqu'une ville comme Châteauroux ne serait plus sur l'itinéraire direct. Une discussion doit être mise en place entre la SNCF et les acteurs régionaux pour voir comment serait adaptée la desserte.

Un autre sujet, plus économique, est le fait que le nouvel itinéraire est plus long et que les péages y seront beaucoup plus chers. Quel tarif d'infrastructure aurons-nous à l'horizon du projet en 2015 ? RFF ne peut pas répondre à cette question. L'Etat non plus parce que nous ne connaissons pas les péages de l'époque. C'est l'Etat qui décidera. Nous serons obligés de tenir compte des péages imposés puisqu'ils constituent un élément important de nos prix.

Aujourd'hui, en TGV, sachez que le péage et l'énergie représentent 45 % de la recette. Les péages ont donc un impact très fort sur le prix du billet. Ceci est une variable qui contient une part d'inconnu relativement importante. Nous sommes donc obligés d'être très prudents sur la desserte que nous pourrions offrir, cette desserte dépendant du trafic, lui-même dépendant du prix.

Je reviens sur l'accessibilité avec trois cartes isochrones établies pour la ville de Limoges. Elles représentent la part de la France que l'on peut atteindre dans un temps de parcours donné.

La limite de la zone bleue est à peu près à 4h30 ; celle de la zone jaune est à 6 heures ; dans l'orange et le rouge, nous nous situons au-delà de 6 heures.

En 1989, la seule ligne qui était mise en service était la ligne Paris - Lyon, il y avait également la ligne vers l'Atlantique mais branche ouest. Ceci représente donc la France vue de Limoges en 1989.

Au centre, est représentée la France vue de Limoges aujourd'hui. Vous noterez quelques améliorations. D'abord parce que la ligne Atlantique a été complètement mise en service, ainsi que le TGV Méditerranée. Vous voyez que dans sud-est, le rouge a reculé.

Nous avons ensuite réalisé la carte pour le grand futur. Ce que nous appelons le grand futur, c'est la réalisation de tous les projets qui ont été inscrits au CIADT de décembre 2003. Par rapport à 2006, dans le grand futur, le rouge a reculé en Bretagne, on note des améliorations importantes grâce au TGV Est ainsi sur le sud-est grâce au TGV Rhin Rhône. Je n'ai pas parlé du SEA mais le blanc s'étend.

Les projets concourent donc à améliorer sensiblement la vision que l'on peut avoir de la France depuis Limoges.

Je voudrais infléchir ce qui a été dit sur la pertinence du TGV. Il est vrai qu'il est très pertinent jusqu'à 3 heures, mais il le reste encore jusqu'à 4h, 4h30. Au-delà, il est vrai qu'on se situe plus dans le domaine de l'avion.

Enfin, pour mesurer l'accessibilité, nous avons un indice qui permet de le quantifier. Sur le graphique, la courbe verte représente l'année 1989, la bleue, 2006, et la courbe grand futur est en rose. Ces courbes représentent le pourcentage de la

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
population française métropolitaine que l'on peut atteindre en partant de Limoges par chemin de fer dans un temps de parcours donné.

Par exemple, si l'on prend 5 heures et 1989 : à partir de Limoges, on pouvait atteindre 42 % de la population française. En 2006, nous sommes à peu près à 52 %. Dans le grand futur, nous passerons à un peu moins de 80 %.

Voilà donc le progrès que fera Limoges en termes d'accessibilité. On peut le dire autrement. On peut se dire : pour atteindre 80 % de la population française, en 1989, il fallait pratiquement 7 heures de train ; aujourd'hui, il faut 6h30 ; dans le grand futur, il faudra 5 heures.

Je voudrais terminer sur cette image plutôt encourageante. Nous sommes là à un horizon relativement lointain, la mise en service, 2016. A cet horizon, nous ne connaissons pas complètement le paysage qui va s'imposer à la SNCF, notamment en termes de réglementation et de concurrence. Nous avons également des inconnues sur les charges d'infrastructures qui s'imposeront à la SNCF. Ceci explique que nous soyons relativement ouverts sur les possibilités de desserte que nous avons essayé de prévoir, presque à droit constant mais nous verrons de quoi l'avenir sera fait de ce point de vue.

M. POINTUD

Merci de cet exposé très complet. Après l'air et le fer, il faut dire un mot de la route. Nous allons donc demander au représentant du CETE du sud-ouest, Monsieur BAILLET, de nous parler des éléments de mobilité routière.

M. BAILLET – CETE du Sud - Ouest

Je vous parlerai d'abord de l'univers de la route, très brièvement, pour vous donner des éléments sur la mobilité routière des véhicules légers entre pôles urbains. Je passe très vite car Jean Pierre ORUS a développé ce thème sous l'angle « tout mode de transport ». Je vous ferai simplement remarquer qu'au départ de Limoges, chaque jour, environ 25 000 voyageurs entrent ou sortent et sont en échange avec les autres pôles urbains. Au niveau de Brive, l'enjeu est de 14 000.

Par ailleurs, au niveau de Limoges, on constate une dispersion, un éparpillement relativement équilibré. Il y a chaque jour autant de gens qui vont à Poitiers qui vont en Ile de France, qui vont à Angoulême ou qui vont à Bordeaux.

Aujourd'hui, comment le Ministère des Transports fait-il ses études routières ? Il travaille par référence à trois hypothèses d'évolution du PIB : une hypothèse à 1,5, une hypothèse à 1,9 et une hypothèse à 2,3. Vous retrouvez ici des items qui ont été largement développés.

Retenez que d'aujourd'hui à 2025, la croissance du nombre de déplacements de voitures particulières sur le réseau routier au niveau national devrait croître de 26 % à 44 % suivant l'hypothèse que vous privilégiez ; en hypothèse moyenne, nous nous situons autour de 33 %.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Au niveau des poids lourds, on sent l'amorce de la rupture avec les tendances passées. Les ratios en 2025 sont : +19 %, +26 %, +41 %. Il n'y a vraiment que l'hypothèse haute qui nous permet de franchir le seuil du 30 %. Retenez ces ratios de base qui sont couramment utilisés.

Sur le trafic international, la problématique est un peu différente. Voici un exemple à travers la péninsule ibérique car ce trafic traverse votre territoire et pose des problématiques. On parle des VL mais la problématique est la même en international. Nous sommes dans une logique de rupture avec les tendances passées, mais avec des taux de croissance qui resteront supérieurs à nos taux de croissance proprement nationaux.

Le trafic VL international continuera de croître dans des proportions moindres. Si nous doublions tous les dix ans, nous sommes aujourd'hui dans des logiques où l'on va rajouter 25 à 30 %. Cela est tout de même très significativement différent. C'est l'exemple qui vous est donné ici, à travers les travaux du PIB qui ont été validés par les gouvernements français et espagnol.

On peut faire la même remarque au niveau des poids lourds. La mise en place de toute la politique multimodale portée par le CIADT devrait avoir pour effet de casser ces coefficients multiplicateurs que l'on observait à travers les Pyrénées par deux. Là encore, lorsqu'on multipliait régulièrement le trafic poids lourds par deux, on ne le multiplierait que par 1,3 à 1,4 en vingt ans.

Ce sont ces indicateurs routiers qui nous animent dans les projets routiers que nous déclinons dans le cadre du CIADT.

M. POINTUD

Merci de la brièveté de votre intervention, ce qui peut permettre à la salle de poser des questions, si elle le souhaite.

Débat

M. LAGARDE

Pourquoi, sur la première page du document, la rame TGV a-t-elle dix wagons ?

M. LAVAL

Je m'exprime à titre personnel. Je suis riverain de la future 2 fois 2 voies 147 et de la future Ligne à Grande Vitesse. A ce titre, je me suis intéressé aux deux projets. J'ai été frappé par les chiffres qui ont été donnés et qui concerne le report du trafic routier sur le trafic ferroviaire avec l'amélioration de l'offre ferroviaire à la fois en transport région et avec la future LGV.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
La mise à 2 fois 2 voies est en cours d'études, pratiquement en voie d'achèvement.
La prochaine commission de concertation a lieu la semaine prochaine et il est quasiment certain que la préfecture et l'équipement vont donner un trajet définitif.

J'ai l'impression que le report train / route n'est pas pris en compte par l'équipement, du moins, il n'en a pas du tout parlé dans ces différents arguments.

Lors d'une précédente réunion, Madame PEROL - DUMONT parlait de concertation et de la nécessité de mener en parallèle l'étude de la LGV et l'étude de la mise à 2 fois 2 voies de la 147. Or, on a l'impression que l'équipement pousse les feux pour terminer et rendre son choix définitif avant même que le choix de la LGV ait démarré.

Si la voie centrale est retenue par Réseau ferré de France, ils vont se trouver devant des complications par le fait que la voie routière aura déjà été plus ou moins imposée. Or, j'avais cru comprendre au cours des débats précédents que pour Réseau ferré de France, il y avait des contraintes extrêmement importantes sur le positionnement, sur les rayons de courbure, sur la pente, pour la LGV.

Il me semble donc totalement absurde de précipiter le choix d'une autoroute qui finalement, pourrait très bien changer un peu son trajet sans que cela pose de problème au lieu d'attendre la coordination que tous les acteurs régionaux souhaitent apparemment vivement.

On a l'impression que la Préfecture et la Région font bande à part dans ce dossier. Je souhaiterais que la présente commission puisse donner son point de vue au Ministère des Transports, qui va recevoir sans doute sous peu le projet retenu, afin de faire comprendre qu'il vaudrait ne pas se hâter dans ce domaine pour assurer la nécessaire coordination des travaux.

Comme quelqu'un l'a dit lors de la réunion précédente, l'espace périurbain au nord de Limoges est rare, il faut d'autant plus le préserver et essayer de trouver des solutions raisonnables.

M. POINTUD

Nous avons bien compris votre préoccupation. RFF souhaite-t-il faire une courte réponse ?

M. SALIN

On peut apporter des éléments de réponse. Je ne me prononcerai pas à la place de la DRE en matière de projet routier. Je peux dire que sur le projet routier de mise à 2 fois 2 voies de la RN 147, certaines phases sont déjà en cours de réalisation. Une section a déjà été mise en 2 fois 2 voies, la déviation de Fleuret et celle de Bellac sont en cours. Certaines sections sont déjà dans des phases d'études avancées, notamment des avant-projets sommaires.

Nous en sommes au débat public. Il y a donc une différence de temporalité entre les deux projets, différence de plusieurs années.

Voilà l'élément que je peux donner.

Limoges, le 28 septembre 2006

Mme LARIVAILLE

Je voudrais ajouter que la Commission n'a pas de jugement à porter. Elle rapportera vos propos dans son compte-rendu mais qu'elle n'exprime pas de point de vue.

Mme BONNETEAU

Ma question s'adresse à la SNCF et revient un peu à l'intervention précédente. Nous aurons un barreau Limoges- Poitiers. Lorsque nous voudrons aller à Marseille ou à Montpellier, nous serons obligés de faire un tour supplémentaire. Bénéficierons-nous, Limousins, de tarifs spéciaux ? Car si nous devons monter sur Poitiers, descendre sur Bordeaux, pour redescendre sur Toulouse et aller sur Marseille, certes nous gagnerons en temps, mais nous n'aimerions pas être pénalisés en argent. Il faudrait que des prix soient étudiés pour favoriser cela.

La ligne Limoges – Toulouse deviendra finalement beaucoup moins intéressante et beaucoup moins fréquentée. Comme le disait Monsieur LIMOUSIN, on voit un développement sur la ligne aérienne de Nice parce qu'il se passe des choses à Nice. L'OIE a une antenne à Nice. D'autres industriels travaillent sur la région. Un train fait Cerbère et amène de nombreuses personnes.

Sur les schémas réalisés par RFF, on voit bien les développements sur La Méditerranée. Pourquoi devrions-nous donc payer plus cher ? Avez-vous étudié ce prix ? Je pense que cela sera important.

M. LEBOEUF

Avant de répondre à la question de Madame, je rectifie ce qui a été dit sur le nombre de voitures dans le TGV. J'ai dit que le TEOZ avait adopté le principe de la rame indéformable qu'est le TGV. Le TEOZ compte sept voitures ; il y en a dix sur le TGV Atlantique, mais les deux sont indéformables.

Concernant la question posée, il y a déjà assez longtemps maintenant que la SNCF pratique ce que l'on appelle des prix de marché, c'est-à-dire que le prix n'est pas indépendant de la distance mais il n'y est pas très fortement corrélé.

Lorsqu'il y a un marché, nous étudions les conditions de la concurrence et nous établissons nos prix en conséquence. Mais nous avons aussi des difficultés car contrairement à l'avion, nos voyageurs peuvent descendre à plusieurs endroits. Il ne faudrait pas qu'en allant à 600 kilomètres, on paie moins cher qu'en allant à 300, car dans ce cas, les gens prennent tous le billet pour le terminus et descendent en cours de route.

Nous avons donc cette contrainte mais nous essayons d'établir des prix de marché de telle façon que le train soit attractif. Jusqu'à présent, nous y arriverons relativement bien puisque notre trafic TGV se développe beaucoup.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Ceci étant, la SNCF travaille avec les infrastructures que l'on met à sa disposition. Si nous n'avons pas une ligne toute droite qui va de Limoges à Lyon, nous faisons le tour.

M. BERTRAND

J'ai une petite inquiétude. Aller de Limoges à Marseille en passant par Massy... Sur le schéma que l'on a vu, on enlève les trains grande ligne de l'axe Limoges - Châteauroux - Brive pour participer au péage de RFF.

Est-ce qu'à un moment donné, on ne va pas condamner la liaison Limoges - Lyon par Guéret ? Ce qui m'effraie, c'est que l'on n'installe même pas du matériel avec des rames réversibles. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on décroche la locomotive dans trois gares pour aller de Limoges à Lyon, d'où l'augmentation du temps de trajet.

Est-ce qu'on ne va faire que des points d'interrogation au niveau trajectoire ? C'est-à-dire qu'on va de Paris à Boulogne sur Mer en faisant un point d'interrogation via Lille ; on fait du Limoges - Lyon - Marseille avec un point d'interrogation si on passe par Paris.

J'ai entendu qu'on pouvait imaginer un TGV Paris - Poitiers - Limoges qui continue et descende à Toulouse. Je trouve cela intéressant.

M. LEBOEUF

Je comprends très bien qu'on s'intéresse à des relations comme Limoges - Lyon ou Limoges - Marseille. C'est tout à fait logique. Le problème, c'est que les marchés de cette nature, ce que j'appellerais des marchés transversaux, par opposition aux marchés radiaux, sont des marchés de très petits volumes. Par conséquent, il n'est pas rentable de faire une offre spécifique pour ces marchés là.

La politique qui est adoptée par la SNCF, avec énormément de succès, consiste à reconnaître l'exiguïté de ces marchés. Du fait qu'il s'agit de petits marchés, qui ne peuvent pas justifier une offre à eux seuls, il faut trouver la synergie avec d'autres marchés.

Quel est le plus gros marché en France ? Celui de l'Ile de France. C'est la raison pour laquelle nous avons développé les offres Jonctions. Nous faisons des TGV qui font Lille - Bordeaux. Je peux vous dire que de Lille à Bordeaux, il n'y a pas la demande pour faire un train.

Par contre, de Lille à Roissy, de Lille à Marne-la-vallée, de Lille à Massy, de Roissy à Bordeaux, de Marne-la-vallée à Bordeaux, plus Poitiers, plus Arras, etc., en rassemblant tous ces flux de la province vers l'Ile de France, de l'Ile de France vers la province et de la province vers la province, alors, nous arrivons à faire une offre qui peut être compétitive en prix parce que le coût n'est pas trop élevé.

Aujourd'hui, le trafic de ces transversales, que nous appelons trafic jonction, se développe deux fois plus vite que les trafics radiaux vers Paris. Le trafic inter secteurs, qui tourne autour de Paris sans s'y arrêter, représente autant de trafic en voyageurs / kilomètre que le TGV Méditerranée.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
C'est vous dire à quel point nous avons réussi à faire des transversales que nous n'arrivions pas à faire avec des trains classiques, parce que les marchés de transversales sont tous des petits marchés. En jouant la synergie transversale / radiale, nous arrivons à trouver la masse critique qui permet de faire une offre en fréquence et en prix.

M. POINTUD

Merci Monsieur le Directeur.

M. THILLET

Ma question est courte, elle s'adresse à Monsieur ORUS.

Vous avez parlé de 2,2 millions de voyageurs sur Poitiers – Limoges. Quelle est la quantité de population que vous prenez pour aboutir à ces chiffres ?

M. ORUS

Je ne peux pas répondre précisément à cette question. Nous sommes en train de la regarder. Vous vous êtes réunis cette semaine avec mes collègues de RFF à Limoges pour faire une analyse comparée des populations desservies.

Nous sommes partis dans notre prévision avec des données de trafic, qui sont effectivement corrélées à la population. Je n'ai pas le chiffre mais nous sommes en train d'y travailler.

M. THILLET

Vous pourrez donc me fournir la réponse. Merci.

M. POINTUD

Y a-t-il d'autres questions ? Des commentaires de la part de nos experts ?

Mme LARIVAILLE

Avant de clore cette réunion, avez-vous encore quelques minutes à accorder à Monsieur PERIGORD qui se propose de nous faire un résumé de ce qui s'est dit ce soir ?

Merci Madame la Présidente. Nous avons participé ce soir à la réunion la plus longue du débat public. Elle était riche en matière et en questions.

Mme la Présidente de la CPDP ouvre la séance à 19h30, présente la nature du débat public, précise le thème de cette réunion, les besoins en déplacements aujourd'hui et demain, ainsi que l'organisation de la séance.

Elle donne la parole à la salle. Monsieur LAGARDE pose une question relative au problème des limites du débat public.

Ensuite, le maître d'ouvrage présente son projet, ses caractéristiques ainsi que les options de passage. Autre question de Monsieur LAGARDE à l'issue de cette présentation.

Puis le thème de la réunion est introduit par Monsieur GREFFIN, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, qui présente une étude prospective des transports en France à l'horizon de 2050. Après avoir présenté le bilan des quarante dernières années, il évoque les futurs possibles d'ici quarante ans, insistant sur un ralentissement de la croissance, y compris de la croissance de mobilité et de la nécessité de mettre en place des transports alternatifs dans le cadre de la diminution des émissions de CO2.

Monsieur le Professeur VARLET précise les conséquences de la Grande Vitesse, et notamment il présente l'aire des effets maximums entre 1h30 et 3 heures, mais aussi les risques de tels aménagements avant de spatialiser les impacts de la Grande Vitesse avec constitution d'archipels métropolitains.

Il pose une question de fond. Selon lui, une ligne LGV Limoges – Poitiers – Paris, pourquoi faire ? Dans ce schéma, quelle est la place du réseau TER ?

Madame la Présidente donne la parole à la salle. Sept questions sont posées.

Monsieur BOUCHERON pose la question de l'opportunité des arrêts intermédiaires.

Monsieur BERTRAND évoque les solutions alternatives de la multimodalité.

Monsieur CANIAUX, Président de l'ALTRO revient sur la question des tracés avec un intérêt particulier dans le tracé sud.

Monsieur KIENER, adjoint au Maire de Limoges, pose la question de la nouvelle économie de déplacement et évoque l'effet induit par les LGV, notamment l'invention d'un espace européen, par les seniors et les jeunes.

Madame BONNETAUD souligne la richesse du potentiel de la gare d'Austerlitz en matière de réseau de transport urbain public.

Monsieur THILLET rappelle l'importance d'une nouvelle gare TGV et met l'accent sur la dimension des parkings.

Enfin, Monsieur LIMOUSIN, Président de la CCI, présente l'entreprise de l'aéroport Limoges - Bellegarde, son poids économique et financier, l'évaluation du trafic dans le temps long. Alors que les lignes intérieures végètent, il met l'accent sur la forte croissance du trafic international, présente les perspectives d'avenir et la prise en compte par la CCI de l'émergence du projet LGV.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Commence ensuite la deuxième partie. Madame la Présidente demande au maître d'ouvrage de préciser les caractéristiques ferroviaires de l'offre régionale. RFF présente donc le diagnostic du trafic et des estimations des flux ainsi que les évolutions des parts de marché.

Quelques personnes prennent la parole. Monsieur BERTRAND pose la question du prix du billet, notamment pour aller vers Lyon et Marseille, c'est-à-dire le problème des prix sur les destinations transversales. Il évoque également la suppression de lignes secondaires.

Monsieur LAGARDE pose la question de l'ouverture à la concurrence ainsi que celle du fret.

Réponse de RFF et de la SNCF avec Monsieur LEBOEUF qui nous présente un exposé richement documenté, extrêmement précis, fondé sur une approche multi scalaires. Il nous montre le besoin en déplacements aujourd'hui et demain, dans le cadre de la loi SRU et pose une question nouvelle en termes de marché, celle de la concurrence des destinations en matière de LGV. C'est un élément nouveau qui vient enrichir le débat.

Il montre les efforts déployés par la SNCF aujourd'hui pour généraliser le TEOZ, évoque la possibilité d'un TGV Brive – Limoges – Roissy – Lille, et évoque également une démarche prospective à propos de l'exploitation des futures rames TGV sur la ligne LGV Poitiers – Limoges – Paris.

Monsieur BAILLET nous présente une offre complémentaire, celle de la route. Il nous présente l'univers de la route, l'évolution du trafic des véhicules légers et des poids lourds. Il s'agit d'une étude comparée où l'on voit croître la part du trafic international.

Il y a ensuite quatre prises de parole. Monsieur LAVAL pose le problème des riverains dans la zone périurbaine au nord de Limoges et évoque la coordination des deux grands projets relatifs à ces infrastructures lourdes.

Monsieur THILLET s'interroge sur le nombre des voyageurs.

Madame BONNETEAU pointe l'allongement des distances, notamment pour les destinations transversales, et l'impact du prix sur les billets.

Monsieur BERTRAND déplore la fermeture de lignes transversales.

Madame la Présidente clôture la séance à un peu plus de 23 heures.

Merci de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur PERIGORD. Il ne s'agit pas d'un exercice facile.

Je suis très satisfaite de cette séance, je le serais davantage si nous avions été plus nombreux. Nous n'étions pas nombreux mais nous étions de qualité et l'un compense l'autre.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je rappelle que nous avons une réunion le 5 octobre, ici même. Il s'agit d'une audition publique au cours de laquelle nous entendrons un certain nombre de propositions ferroviaires autres que celle de RFF. Vous êtes invités à participer à cette audition publique le 5 octobre à 19h30.

Monsieur Philippe MERIGON demande s'il est possible d'avoir communication des différents intervenants. La réponse est positive puisque nous enregistrons l'ensemble de la réunion et vous trouverez les comptes-rendus sur Internet. Si vous ne disposez pas d'Internet, vous pouvez les demander à la Commission, nous vous les transmettrons sur papier. Cela sera disponible d'ici environ deux semaines.

Je vous remercie et je vous dis à bientôt.