

Débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Limoges, le 5 octobre 2006

Auditions publiques sur les propositions d'acteurs sur d'autres projets ferroviaires

Participants :

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

MAÎTRE D'OUVRAGE RFF : Sylvestre SALIN ; Naji RIZK ; Monsieur ROUSSEAU ;

PERSONNES AUDITEES :

Monsieur THEPIN

Monsieur THILLET, Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées ;

Monsieur CANIAUX, Président d'ALTRO ;

Monsieur RIBERT, représentant les CCI du Cher, du Loiret, de l'Indre ;

Monsieur AUBESSARD, Secrétaire du Syndicat CGT Cheminots du Secteur de Limoges ;

Monsieur PAMBOUTZOGLOU ; Vice-Président du Conseil Régional, Région Limousin

INTERVENANTS :

Monsieur REDON ;

Monsieur BELLINGARD, Directeur du Développement – SNCF Limoges ;

Madame BEAUBATIE, Conseillère Régionale du Limousin, Conseillère Municipale de Limoges ;

Monsieur REILHAC, Conseiller Municipal de Limoges ;

Monsieur LIMOUSIN, Président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne

Monsieur BARACHET, Maire d'Ardentes, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Castelroussine ;

Monsieur CAMUS, Responsable FNAUT Région Limousin ;

Monsieur SALVAT, Président Régional de l'Association des Usagers des Transports de l'Auvergne

Monsieur SOURIS, CGT Cheminots ;

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

Mesdames, Messieurs, bonsoir, et bienvenue à cette réunion organisée dans le cadre du débat public sur le projet de Ligne Grande Vitesse Poitiers-Limoges. Finalement, vous êtes venus très nombreux, et je m'en réjouis.

Nous en sommes à notre septième réunion, dans le cadre de ce débat. Nous avons eu des réunions générales, les réunions de lancement. Nous avons eu des réunions territoriales, des réunions thématiques. La rencontre d'aujourd'hui est d'un autre type : il s'agit d'une audition publique, c'est-à-dire que nous allons donner la parole à ceux qui l'ont souhaitée, ou qui le souhaitent, puisque j'avais quatre inscrits, j'en ai cinq ce soir.

A ceux qui le souhaitent, nous donnons donc la possibilité d'exprimer leur point de vue, en présentant des solutions ferroviaires alternatives et / ou complémentaires au projet qui est présenté au débat public.

L'objectif de cette audition est de permettre au public de poser ses questions aux intervenants, à la Commission particulière, et au maître d'ouvrage de bien comprendre les différentes positions, et de répondre aux questions s'il est interpellé. Il peut lui-même exposer ses interrogations s'il le souhaite.

Quatre interventions sont programmées. Il y en a également une cinquième, qui n'était pas prévue, mais que je prends bien entendu en considération.

Je cite les quatre interventions programmées par ordre alphabétique :

- ❖ L'association ALTRO, Association Logistique Transport Ouest, interviendra en premier lieu.
- ❖ L'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées.
- ❖ Une présentation sera faite au nom des Chambres de Commerce et d'Industrie du Cher, de l'Indre et du Loiret.
- ❖ Dans un quatrième temps, une intervention de Monsieur André THEPIN, aura lieu.
- ❖ J'ai reçu par ailleurs une cinquième demande d'intervention, de Monsieur AUBESSARD, du Secteur Fédéral des Cheminots de la Région Limoges.

Comment allons-nous procéder ? Monsieur AUBESSARD s'étant inscrit au dernier moment, il interviendra le dernier.

En revanche, concernant les quatre autres interventions, nous avons pensé équitable de faire un tirage au sort. Je vais en effet appeler les associations ou les intervenants par ordre alphabétique, comme je l'ai fait précédemment, puis une main innocente ira dans la corbeille et tirera le rang d'intervention de chaque association, représentant d'institutionnel ou représentant type personnel.

Mélanie, si vous voulez bien tirer dans la corbeille :

L'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées, interviendra en deuxième lieu.

Le représentant CCI, Cher, Loiret, Indre, sera le numéro quatre.

Le dernier, Monsieur THEPIN, interviendra le premier.

Le déroulé de la réunion se fera de la manière suivante : nous donnons un certain temps aux intervenants. Nous avons prévu quinze à vingt minutes. Puis, suite à chaque intervention, il y aura un dialogue avec la salle. Enfin, une discussion générale aura lieu en fin de séance si le besoin s'en fait sentir.

Je crois donc que nous pouvons effectivement commencer immédiatement. Je vous fais grâce du discours habituel sur le débat public, car j'ai le sentiment que toutes les personnes présentes ce jour l'ont déjà entendu. Vous connaissez le débat public, et je pense que nous pouvons nous intéresser au cœur du sujet avec l'intervention de Monsieur THEPIN.

Proposition de Monsieur THEPIN

M. THEPIN

Madame la Présidente, Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs.

Avant de me présenter, je tiens tout d'abord à remercier la Commission de m'avoir permis d'exposer publiquement mon projet. Je voudrais aussi remercier le Conseil Général de la Haute-Vienne et celui du Limousin, auxquels j'avais envoyé mon projet et qui y ont répondu, même si ce ne fut pas pour le soutenir. D'autres collectivités ont également reçu ce même projet, sans pour autant y répondre. Cela n'est pas important. Je tenais à les remercier.

J'aurais pu réaliser une présentation plus élaborée, avec tableaux, cadres et autres artifices, mais je préfère le fond à la forme, même si cette dernière amène des points supplémentaires lorsque nous effectuons un projet.

J'ai décidé de n'afficher sur l'écran qu'un seul document : la situation du Berry et du Limousin dans l'Union Européenne, telle qu'elle est de nos jours. La Roumanie et la Bulgarie en sont exclues, mais vous savez qu'à partir du 1^{er} janvier de cette année, elles seront présentes.

Pourquoi ? Naturellement, ce document peut vous paraître curieux, mais il faut savoir que plus des trois quarts des échanges se font au sein de l'U.E. L'Allemagne est le moteur du développement européen, et les nouveaux membres à reconstruire, sont tous situés à l'Est. Il faut donc faciliter structurellement les échanges vers l'Est.

Qui suis-je ? Je dois vous avouer humblement que je ne suis ni Directeur SNCF, ni élu de la nation, ni grand patron, ni grand économiste, mais un simple citoyen français, et heureusement, comme le disait l'humoriste Coluche, que je ne suis ni petit, ni noir, ni pauvre, car mon indice d'écoute auprès des autorités serait encore plus aggravé.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
En France, nous savons quadriller une manifestation, ou un quartier dit « sensible »,
mais pas notre territoire puisque tout converge en effet vers Paris !

Trêve de plaisanterie !

La tendance de RFF pour alimenter les régions du sud-ouest et du sud-est ressemble point par point aux tracés autoroutiers initiaux de contournement du Massif Central, par l'A10, A6, et A7. Les autoroutes saturées en quelques années ont nécessité la construction de deux autoroutes de délestage que sont l'A20 d'un côté, et l'A71, l'A75 de l'autre. Inévitablement, côté ouest, il faudra un jour ou l'autre réaliser une LGV parallèle à l'existante pour désaturer les lignes vers le sud-ouest.

Il n'est qu'à regarder l'exemple de l'A20, que de nombreux camions espagnols et portugais empruntent, sans compter les véhicules des particuliers, ce qui réduit le trafic de l'A10.

Venons-en au développement du Limousin. Depuis maintenant vingt-cinq ans au moins, nos élus, préfets, Ministres et même Président de la République, n'ont pas réussi à désenclaver notre région, avec également un reniement de la parole et de la signature de l'Etat.

Je vais citer des évidences, mais il faut parfois le faire.

Quelle est la situation géographique du Limousin ?

Le Limousin se trouve au centre ouest de la France et a, par sa situation, les yeux tournés vers le nord par la Haute-Vienne et la Creuse, vers l'ouest par la Haute-Vienne et la Corrèze, vers le sud par la Corrèze, vers l'est par la Creuse et la Corrèze. Or l'avantage de se trouver au centre permet de voir à équidistance l'ensemble des points de la circonférence dans un cercle.

Il est important de savoir que lorsqu'on est situé au centre, normalement, on devrait être à égale distance de tous les endroits en France. Ce n'est pas le cas de notre région.

En réalisant la LGV Limoges - Poitiers, on fait donc du Limousin un cul-de-sac pour très longtemps.

La ligne POLT (Paris - Orléans - Limoges - Toulouse) a comme principal inconvénient qu'au sud de Châteauroux, et plus particulièrement à partir la Souterraine, le terrain est plus vallonné et la voie ferroviaire plus sinueuse.

Comment sortir notre Région du désenclavement ?

En premier lieu, je veux signaler que le futur projet ne sera effectif que dans quinze ou vingt ans. Ensuite, dans un esprit d'ouverture et de développement du territoire, on doit prévoir un projet qui ne fermera pas le ban, mais qui pourra offrir, dans les trente à cinquante années qui suivent un point d'appui pour l'extension du projet et non un blocage comme celui proposé par la LGV Limoges - Poitiers.

Il faut permettre une extension vers l'est et l'ouest de la France, en contournant par le nord et le sud le Massif Central.

Mon projet est une complémentarité entre le projet de l'Association TGV Capitole et le train pendulaire.

Dans un premier temps, il n'est pas raisonnable de réaliser un TGV Paris – Orléans – Limoges – Toulouse. Pourquoi ? Si de Paris à Limoges, on trouve essentiellement des plaines, au sud, le territoire est vallonné, surtout de La Souterraine aux portes de Toulouse.

Dans le projet LGV Toulouse – Bordeaux, il est fait mention d'un scénario cinq d'un train pendulaire. L'option n'est donc pas abandonnée par RFF.

Je laisse donc à l'association TGV Capitole le soin de s'exprimer sur la ligne TGV Paris – Châteauroux qui met Châteauroux à une heure de Paris. Je dois dire que j'ai consulté son site et que si je propose cela, c'est parce que je suis intéressé par son projet.

Je pense qu'avec la ligne TGV Paris – Châteauroux, on devrait pouvoir économiser environ 500 millions par rapport au coût estimé pour la LGV Limoges – Poitiers que l'on pourrait utiliser pour développer le train pendulaire jusqu'à Toulouse et aménager les lignes ferroviaires lamentables telles Limoges – Poitiers, Bordeaux – Limoges – Lyon, etc.

Ceci dit, RFF, indépendamment, continue à améliorer le réseau ferré comme actuellement la ligne Limoges – Poitiers qui, à terme, permettrait de gagner trente minutes sur le trajet.

L'avantage de ce projet est qu'apparemment, RFF a déjà déterminé les coûts de l'opération Beauvilliers – Châteauroux et par conséquent, a déjà réalisé toutes les études sommaires ; celles du train pendulaire doivent probablement se trouver encore dans quelque tiroir.

Possibilité d'extension du projet

En fin de compte, mon projet est un point d'appui, ce n'est pas un endroit fermé et où l'on ne touche plus à rien.

Un projet ne doit pas être une fin en soi, mais une occasion d'aller encore plus loin sans tout remettre en cause. La France souffre d'une trop forte concentration vers Paris, ce qui fait que très vite, une saturation s'opère et bien entendu, cela coûte plus cher à terme car il faut tout reprendre, ou presque, à zéro.

Les liaisons transversales sont quasiment inexistantes du fait de la présence sur notre territoire du Massif Central, région qu'il faut aussi développer. Il est vrai que la position du Massif Central bloque, on passe par le nord.

Limoges peut-elle être une ville permettant aussi une ouverture vers l'est ? Bien évidemment non, à cause de ce fameux Massif Central qu'il faut contourner par le sud, d'où à mon avis, l'efficacité du projet LGV Toulouse – Bordeaux qu'il faudra à

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
terme poursuivre vers Montpellier pour rejoindre la Méditerranée et la future
Autoroute de Mer Toulon – Rome.

Par contre, Châteauroux est un excellent nœud pour une liaison ouest – est qui contournerait le Massif Central par le nord.

Pour moi, la liaison idéale transversale associant trafic voyageur et fret serait Nantes – Poitiers – Châteauroux – Moulins – Mâcon – puis vers l'Est. Une inflexion éventuelle vers Montluçon donnerait des chances supplémentaires au développement de la Creuse. Elle ferait ensuite partie du projet d'Autoroute de la Mer Bilbao – Nantes dont le coût estimé représente 50 Kms d'autoroute.

Je vais vous donner quelques explications. J'ai eu le temps de consulter un certain nombre de sites : l'Union Européenne, RFF, etc. Un Livre Blanc a été par ailleurs réalisé sur les transports. Dans ce dernier, on dit par exemple au niveau du rail « *la part de marché du fret pour le rail est passée de 21 % en 1970 à 8,4 % en 1998 alors qu'elle était encore de 40 % aux Etats-Unis* ».

Au niveau des Autoroutes de la Mer, il faut savoir qu'il s'agit d'un vieux projet qui avait été enterré, car les lobbys avaient bloqué. Puis il y a eu l'affaire du Mont Blanc. Et on s'est rendu compte que le transport routier était tout de même assez fragile. On a ressorti alors ressorti un certain nombre de projets dont les Autoroutes de la Mer, celle qui relie Toulon à Rome, Bilbao – Nantes. D'où l'intérêt de partir de Nantes pour contourner les Pyrénées et traverser l'Europe, car comme je vous le disais précédemment, beaucoup de choses se passent vers l'est. Limoges ne sera pas très loin du nœud de communication dont je parlais.

Au niveau de la pollution, le transport routier...

(Interruption de la salle)

Mme LARIVAILLE

Laissez parler Monsieur, vous poserez vos questions ensuite.

M. THEPIN

Je ne vous demande pas d'être d'accord avec moi.

De plus, Châteauroux se trouve sur l'axe routier A20 et pour La Souterraine, il y aura la quatre voies reliant l'est à Nantes et passant par Guéret non loin de Vierzon qui permet une ouverture vers Bourges et vers Tours.

Enfin, un aéroport se trouve à Châteauroux, qui, pour désengorger les aéroports parisiens, pourrait être spécialisé dans un aéroport international de fret. Si on saucissonne en petites choses, on ne comprend pas, il faut prendre un projet global des transports routiers tels qu'ils sont, des transports ferroviaires et des transports aériens.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
On ne peut pas parler à longueur de journée de développement durable sans se demander ce que l'on peut faire.

(Intervention de la salle)

... Je vois la tolérance de la ville de Limoges, tout au moins de certains de ses représentants.

Mme LARIVAILLE

Continuez Monsieur.

M. THEPIN

Utiliser l'argent du projet LGV Limoges – Poitiers pour réaliser une liaison TGV Paris – Châteauroux proposée par l'association que j'évoquais, et acter le train pendulaire du fait de la topographie au sud de Châteauroux Paris – Toulouse. D'où un gain de temps pour les habitants situés au sud, dont les Creusois, les principaux oubliés du LGV Limoges- Poitiers.

Limoges serait à deux heures de Paris avec changement à Châteauroux compris, et Brive à trois heures.

Cela améliorerait aussi la liaison Limousin vers l'Atlantique. RFF continue en effet à améliorer la liaison actuelle de la ligne SNCF.

A plus long terme, cela permettrait l'extension vers l'ouest et l'est de la France en faisant de Châteauroux un nœud de communication ferroviaire, routier et aérien pour le fret.

Ce projet est donc en fait composé de deux demi-projets,

- l'un utilisant le réseau ferroviaire actuel, non susceptible d'être contesté par des associations et permettant une mise en œuvre rapide de sa réalisation, d'où un gain de temps d'au moins cinq ans sur le désenclavement régional avec ouverture vers l'Atlantique anticipée ;
- l'autre, un nouveau projet LGV Beauvilliers – Châteauroux.

Je vais parler de ces cinq ans. RFF va proposer quelque chose au mois de mai 2007. On sait fort bien que lorsqu'une décision est prise, il faut voter les budgets, passer commande pour les trains, etc., avant la réalisation. J'estime qu'il faut environ cinq ans pour faire cela, mais il est possible que je me trompe, je ne suis pas un spécialiste.

Le délai actuellement proposé par RFF est de dix ans. Nous en reparlerons plus tard, mais je n'y crois pas.

Ce projet permettrait un meilleur rendement d'utilisation du matériel. Sur le trajet Brive – Limoges, on va utiliser du matériel à 30 ou 33 %, puisqu'on va rouler à

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
90 kms/heure avec des trains TGV. Or, sur la nouvelle ligne TGV Limoges –
Châteauroux, le matériel serait utilisé à 100 %.

Cela ferait donc une économie d'achat sur le matériel. En effet, il faudra au minimum trois rames pour aller de Brive à Paris et pour assurer les onze allers et retours annoncés alors qu'une seule suffira pour, théoriquement, douze allers-retours journaliers Paris – Châteauroux. Je donnerai des explications plus tard.

Il y aura une participation des régions concernées quel que soit le financement.

Le projet LGV Limoges – Poitiers devra, à un moment où un autre, être partagé par deux régions : Limousin et Poitou-Charentes. Mon projet sera, à des degrés divers, partagé par quatre régions, éventuellement cinq : Midi Pyrénées, Limousin, Centre, Poitou-Charentes et Aquitaine en cas d'amélioration de la ligne de Périgueux.

En conclusion, ce projet, loin d'enfermer et de faire du Limousin un cul-de-sac où les populations situées dans la Creuse et l'est de la Corrèze sont totalement oubliées du projet LGV Limoges – Poitiers, permettrait de faire d'une pierre deux coups : améliorer le réseau vers Paris et Toulouse et ouvrir le Limousin vers l'Atlantique avec le même projet dans les quinze années qui viennent. Car en fin de compte, je crois qu'il faut minimum quinze ans pour le projet actuel.

Enfin, ce qui à mes yeux est le plus important, il pourra permettre des extensions sans tout casser par des transversales au sud Bordeaux – Toulouse – Montpellier et au nord par Châteauroux, Mâcon vers l'Europe centrale et l'Europe de l'Est.

Le Limousin et le Berry retrouveraient enfin leur position centrale en France dans les trente à cinquante ans qui viennent. Ce qui libérerait aussi la région parisienne qui est en train d'étouffer du fait de toutes les concentrations existantes et à venir que l'on propose.

Enfin ce véritable aménagement du territoire se ferait aussi dans le cadre d'un développement durable car mieux quadrillée, la France ferait aussi des économies en termes de pollution du fait d'un moins grand nombre d'embouteillages sur les routes. Car je pense que ce qui fait qu'on utilise la route, c'est le manque ou la trop longue durée des trajets ferroviaires.

Je vous remercie de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur THEPIN. Y a-t-il des réactions par rapport à ce projet ?

Débat avec la salle

M. REDON

(début d'intervention hors micro)... Que deviennent-ils dans tout cela ?

M. THEPIN

Pouvez-vous préciser votre question ?

M. REDON

Je verrais fort bien la ligne Poitiers – Limoges avec un raccordement. On verrait volontiers la ligne remonter de Bordeaux à Poitiers, de Poitiers sur Limoges, ensuite, il faudrait prévoir un train, non pas de type TGV, car je ne peux concevoir cette ligne que dans la mesure où elle serait un maillon d'une ligne, ultérieurement, conduirait vers la ligne sud-est et qui irait rejoindre la ligne au niveau de Châteauroux si le terrain le permet. Il n'y a que cent kilomètres entre Limoges et Poitiers.

M. THEPIN

Vous parliez de Bordeaux. Dans le débat Bordeaux - Toulouse, il a été question de la fameuse ligne qui irait d'Amsterdam jusqu'à Lisbonne et qui passerait par Bordeaux.

Mais lorsqu'on lit les documents de la Commission Européenne, on voit qu'il est demandé également d'améliorer le fret, car le gros problème de la Commission Européenne est celui du fret qui est en train de chuter. Il est dit qu'il faudrait aller vers Nîmes. Bordeaux n'est donc pas oubliée.

Un jour ou l'autre, ce sera saturé. C'est pourquoi il faut avoir quelque chose de parallèle à la ligne actuelle. De la même manière que l'autoroute A10 est saturée actuellement au niveau du transport routier.

Mon projet est composé du pendulaire et du TGV, mais je demande également que l'on fasse de Châteauroux un nœud ferroviaire, routier, avec l'Autoroute de la Mer qui est annoncée et qui arriverait à Nantes. Pour aller en Autriche par exemple, de Nantes, on ne va pas continuer par Amsterdam ou Paris alors qu'on peut très bien aller vers Poitiers et Châteauroux.

M. REDON

Nous devons rester au niveau du rail, Monsieur. Nous sommes en réunion pour parler du rail.

Je pense qu'il y a deux grandes lignes : la ligne Sud-Ouest et la ligne Sud-Est. Je verrais fort bien ce maillon comme étant un maillon qui irait ultérieurement compléter une ligne qui irait, pourquoi pas, de Châteauroux en direction de la ligne sud-est. Cela me paraît la logique même du transversal.

M. THEPIN

Nous n'avons pas la même logique. J'aurais pu parler de ce constat fait par l'Union Européenne sur le fret qu'il faudra développer. Il faudra donc trouver un jour un moyen de mieux quadriller le territoire français au niveau du ferroviaire. Je pense qu'on ne peut pas tout saucissonner.

Mme LARIVAILLE

Il ne s'agit pas d'un dialogue entre Monsieur THEPIN et Monsieur REDON.

M. REDON

Une transversale est indispensable, c'est exact.

Mme LARIVAILLE

J'aimerais que les personnes de RFF qui ont été interpellées à plusieurs reprises par Monsieur THEPIN répondent.

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

J'aborderai plusieurs points. Le premier concerne l'économie des 500 millions que vous annoncez. Nous avons des chiffres qui divergent visiblement puisque, comme vous l'avez souligné, pour nous, le projet de TGV Capitole qui met Châteauroux à une heure de Paris, coûterait de l'ordre de 2,2 à 2,4 milliards d'euros, alors que le projet Poitiers – Limoges coûterait un milliard de moins.

Cela fait donc une différence d'un milliard et non de 500 millions d'euros au profit de Poitiers – Limoges.

Par ailleurs, vous parlez de transversalité et le premier projet que vous développez est celui de monter sur Paris. Je m'interroge un peu.

Je m'interroge également lorsque vous parlez de deux demi-projets, jusqu'à Châteauroux et au-delà de Châteauroux en citant le TGV Capitole. Mais dans le projet que nous avons vu, le TGV Capitole permettait déjà de mettre Limoges à deux heures de Paris.

M. THEPIN

M. SALIN

C'est une question que je pose. Le TGV Capitole, c'est 1h05 Châteauroux et 2h05 Paris. Pourquoi faire du pendulaire entre Châteauroux et Paris alors qu'un TGV continuerait ?

M. THEPIN

Je vais vous expliquer la position du pendulaire. On peut faire le pendulaire « tout de suite » alors que le projet TGV Capitole demandera dix, quinze ou vingt ans s'il est accepté. Or la Région Limousin, comme d'autres régions, ont besoin de se développer maintenant.

On peut donc très bien commencer par le pendulaire. La priorité est tout de même de réaliser le pendulaire le plus vite possible. RFF développant les autres lignes ferrées Limoges- Poitiers, etc., cela permettra de rapprocher ces villes du Limousin de Limoges, de La Souterraine, etc.

Lorsqu'on aménage un réseau ferré, on fait en sorte de pouvoir faire passer des trains beaucoup plus rapides. Si c'est pour faire passer des « *tacots* », je me demande à quoi cela sert de le moderniser. On doit pouvoir faire passer des trains roulant plus vite.

On peut donc aussi faire gagner du temps aux gens qui se trouvent dans ces gares en améliorant le trajet.

Je sais que cela ne se fera pas en quelques minutes, il faut budgéter, etc., mais on peut commencer à rapprocher les autres endroits non seulement du Limousin mais aussi du Berry. Je parle du Limousin car je suis de Limoges, mais je pense que les gens de Châteauroux...

Mme LARIVAILLE

Monsieur THEPIN, votre temps est presque épuisé.

M. THEPIN

Ce n'est pas grave, je réponds à la question.

On gagnerait donc du temps en faisant rapprocher les gens. Ma priorité est le pendulaire car on a trop attendu pour désenclaver la région Limousin et nous en avons besoin. J'ajoute que j'inclus le fret dans tout cela.

M. SALIN

Je vois les chiffres que vous énoncez sur les rotations de matériel. Je ne suis pas un spécialiste en la matière, mais lorsqu'on dit qu'il serait possible de faire douze allers et retours Paris – Châteauroux par jour, cela voudrait dire que l'on ferait Châteauroux en une heure et que l'on ferait des allers et retours sans s'arrêter pendant 24 heures.

M. THEPIN

C'est la raison pour laquelle j'ai dit « théoriquement ». Je n'ai pas dit que je voulais, j'ai dit « théoriquement ».

Quant aux trois rames de la ligne Paris – Poitiers – Limoges – Brive, il faut savoir que l'on met trois heures. On veut faire onze allers – retours dans la journée, cela fait 66 heures ; une journée ayant 24 heures, il faut au minimum trois rames pour faire ces onze rotations.

M. SALIN

La semaine dernière, la SNCF a annoncé un nombre de rames sensiblement différent. Je pense qu'elle sait de quoi elle parle.

M. THEPIN

Elle a changé le temps entre Paris et Brive alors ?

M. SALIN

Il faut rester sérieux !

M. THEPIN

La SNCF annonce onze allers-retours par jour Brive – Paris. Cela fait 3 x 22 soit 66 heures. En 24 heures, il faut en placer 66. Si on place 48 heures, on est sur deux rames, et au-delà, on est sur trois rames. Mon calcul est tout à fait simple.

Au minimum, il va donc falloir trois heures pour assurer ce trafic entre Brive – Limoges – Poitiers et Paris.

M. SALIN

Les choses ne sont pas aussi simples et je laisserai la SNCF vous expliquer cela.

M. BELLINGARD – Directeur du Développement – SNCF Limoges

En fin de compte, ce n'est pas aussi simple que cela. Pour réaliser ces onze allers-retours, nos services compétents ont évalué qu'il était nécessaire de faire l'achat de dix rames minimum.

Les rames ne roulent pas sans arrêt. Il faut prévoir la maintenance. Lorsque dix rames sont en service, au moins deux sont en maintenance.

Ce n'est pas aussi mathématique que cela. Pour arriver à ces onze allers-retours, c'est Brive – Limoges – Poitiers – Paris, ce n'est pas une desserte Poitiers – Limoges.

M. THEPIN

Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je suis dans la théorie et en théorie, on pourrait n'utiliser que trois rames. Il en est de même pour la liaison Paris – Châteauroux. C'est de la théorie et il faudra beaucoup plus de rames.

D'un côté, on en avait une, de l'autre, on en avait trois. C'est cela que je voulais dire. En fin de compte, on avait trois fois plus de rames en théorie pour réaliser le projet.

Je sais très bien qu'il en faut beaucoup plus, et probablement en faudra-t-il quatre ou cinq pour Paris – Châteauroux.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur THEPIN. Nous allons donner la parole à l'intervenant numéro deux : Monsieur THILLET.

Proposition de l'association TGV Berry – Limousin - Pyrénées

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

Bonsoir Messieurs et Mesdames. Merci, Madame la Présidente, de nous permettre d'exposer notre projet.

Le projet que nous allons vous soumettre est le TGV Capitale.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous sommes là pour soutenir toute la population du Limousin, de Limoges en particulier, car nous sommes tout à fait conscients qu'il faut que la ville de Limoges et la région Limousin fassent partie du club des villes qui se trouvent à deux heures de Paris. Il est impensable qu'il en soit autrement. Il faut absolument que la capitale régionale du Limousin soit à deux heures de Paris. C'est la meilleure initiative qui puisse arriver à une ville comme Limoges et à sa région, sans parler des départements limitrophes.

Nous appelons ce projet « TGV Capitole » au sein de l'Association TGV Berry-Limousin – Pyrénées, que nous avons instaurée le 22 novembre 2002.

Pourquoi ce soutien ? Pour que Limoges soit à deux heures de Paris, mais également parce que nous savons que les gens, particulièrement les élus de la région, acceptent que le progrès ne vait que s'il est partagé par tout le monde. C'est une chose que personne ne peut nier.

Si on ne peut pas le partager, le progrès ne sert à rien. Il servira une minorité, mais il faut qu'un maximum de personnes puisse en profiter.

Je vais détailler sommairement ce projet. Il va permettre l'ouverture sur Paris, l'ouverture sur le sud, l'ouverture sur l'Arc Atlantique, car c'est le projet qui peut tout faire. C'est la seule solution pour désenclaver non seulement le Limousin mais la région Centre, le territoire central de la France.

C'est un projet qui désenclave également les régions telles que le Cher, le Loir-et-Cher, car avec le nœud ferroviaire de Vierzon, nous sommes à 25 kilomètres de Romorantin. Une distance de 25 kilomètres d'une gare TGV n'est pas très importante.

Une partie du Loir-et-Cher est déjà désenclavée par Vendôme ; la deuxième partie, Romorantin, sera donc à 25 kilomètres de Vierzon.

Notre projet se résume très simplement. Comme le disait Monsieur THEPIN, nous avons consenti un tracé branché sur la Ligne Sud Europe Atlantique, c'est-à-dire à 100 kilomètres environ au sud-ouest de Paris, à Beauvilliers.

Ce raccordement à Beauvilliers représente 100 kilomètres de lignes déjà faites. On descend ensuite sur Orléans, Vierzon, Romorantin, Châteauroux et Limoges.

Le premier tronçon que l'on peut envisager est Beauvilliers – Châteauroux, qui mettrait Châteauroux à une heure de Paris. Cette heure serait automatiquement gagnée pour Limoges, ce qui permettrait à cette ville d'être à deux heures de Paris.

Par ailleurs, l'intérêt de cet itinéraire est que le tracé qui pourrait continuer jusqu'au niveau de La Croisière, qui se trouve aux environs de La Souterraine, permettrait – dans un futur relativement lointain – de mettre Limoges à 1h30.

Cela est très important car c'est ce qui permet d'envisager ce gain de temps. Il n'y a pas d'autre modalité, dans les décennies à venir, de rapprocher un peu plus Limoges de Paris, du nord ou de l'est de l'Europe. On est obligé de compter avec les lignes actuelles et celles qui vont être mises en service, telles que TGV Est en juin 2007.

Ce projet de raccordement sur la ligne Sud Europe Atlantique permettrait de faire Châteauroux en une heure. Cela permettrait – je parle en tant que Castelroussin- le développement de notre aéroport qui, jusque-là, *patine* lamentablement.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous ne sommes pas là pour parler de l'aérien mais cela fait partie de notre décor de Châteauroux. Nous avons une piste de 3500 mètres qui ne reçoit que des avions en fin de vie. Nous sommes un peu le fabricant de cercueils des avions. Lorsqu'on nous dit qu'il y a environ 22 000 mouvements par an, ce qui représente 6 avions à l'heure, nous demandons où sont ces avions, car nous ne les voyons pas. C'est je pense des avions furtifs... On ne les voit pas, on ne les entend pas...

Le TGV permettrait donc le départ de certains vols vacances à Châteauroux, voire de certains vols parisiens, du fait que lorsqu'on met une heure pour aller de Paris à Roissy ou de Paris à Orly, on est content.

Avec cet aéroport et cette ligne TGV, il n'y aurait donc pas de problème pour faire partir de la population parisienne sur Châteauroux. Cela pourrait également rapporter des passagers aériens des départements limitrophes.

Nous avons donc ce projet de TGV Capitale car c'est la seule façon de désenclaver le département de l'Indre, de la Creuse, du Cher, du Loir-et-Cher, même de Montluçon, toujours avec le nœud ferroviaire de Vierzon qui pourrait partir sur Bourges et Montluçon, voire la Nièvre.

Nous ne sommes pas toujours d'accord avec les gens de RFF au niveau des populations à desservir. Nous parlons de 4 millions, ils parlent d'un peu moins ; ils n'ont pas tort, mais ils n'ont pas tout à fait raison, nous non plus. Il y a tout de même une proximité de ces chiffres dans la population à desservir par la Grande Vitesse.

Il faut reconnaître que le centre du territoire français est malheureux quant à ce réseau Grande Vitesse. Nous ne sommes absolument pas raccordés à la Grande Vitesse et nous en avons absolument besoin.

Par cet itinéraire, les Limougeauds qui voudraient partir à Rennes, à Brest, à Quimper, ou dans le nord de l'Europe, auraient, en fonction d'un cadencement judicieux, le choix entre une arrivée à Montparnasse pour aller vers la Bretagne soit une arrivée à Austerlitz pour partir ailleurs.

Avec ces deux gares et un cadencement judicieux, nous avons donc la possibilité de plusieurs destinations.

La rénovation de la ligne actuelle Poitiers - Limoges permettrait l'ouverture sur Bordeaux ainsi que La Rochelle car il me semble que l'on doit être à 1 heure ou 1h15 par la rénovation de la ligne. Cela permettrait un changement à Poitiers comme actuellement pour descendre sur Bordeaux, l'Espagne et au-delà. Cela permettrait d'aller à La Rochelle tout en faisant un désenclavement de Limoges sur la façade sud atlantique. La façade nord serait accédée par la gare Montparnasse ou la gare d'Austerlitz.

Cela n'est pas une utopie, ce n'est pas une folie. C'est une logique. Il suffit de prendre une carte et de réfléchir un peu. Nous ne sommes pas des spécialistes des cadencements ferroviaires mais nous pouvons tout de même remarquer certaines choses. Nous sommes tous à Châteauroux des utilisateurs du train et nous savons malgré tout comment cela fonctionne. Il en est de même pour Limoges pour le sud de la France, l'Aquitaine et la région sud-ouest avec Biarritz.

Cela est donc tout à fait possible avec notre projet. Toute la région Limousin sera automatiquement désenclavée. Surtout, pour vous, vos enfants, vos petits-enfants et

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
vos arrières petits-enfants, ce projet donne la possibilité d'arriver à moins de deux heures de trajet entre Paris et Limoges.

Le premier tronçon permet de faire Beauvilliers – Châteauroux en une heure, de façon à gagner le même temps que par un autre itinéraire qui n'est pas forcément le plus judicieux.

Voilà que nous vous proposons. Nous sommes convaincus que c'est la meilleure solution pour désenclaver le territoire central. Il n'en a pas d'autre. On pourrait dire que tout autre projet ne serait pas très professionnel pour une société de transport.

Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur THILLET. Je demanderais volontiers aux Limougeauds de répondre puisqu'ils ont été interpellés par Monsieur THILLET.

M. THILLET

Je ne les ai pas interpellés, je leur ai ce qu'apportait notre projet.

Mme LARIVAILLE

Les Limougeauds ont-ils des commentaires à formuler ?

M. REDON

C'est la logique. Mais la transversale également.

Mme LARIVAILLE

Nous en reparlerons un peu plus tard.

Mme BEAUBATIE –Conseillère Régionale du Limousin, Conseillère Municipale de Limoges

Merci de penser à la place des Limougeauds, car c'est important.

M. THILLET

C'est la solidarité qui fait cela.

Mme BEAUBATIE

Ce n'est pas tout à fait notre définition, mais je crois que notre point de vue en tant que Limougeauds a été largement expliqué dans la presse et nous n'allons pas répéter à nouveau ce soir ce que nous avons déjà dit.

M. REILHAC – Conseiller Municipal de Limoges

Je voudrais savoir pourquoi nous aurions intérêt à choisir cette solution étant donné qu'elle nous mettrait selon vous à deux heures de Paris, ce qui reste tout à fait à démontrer sur le plan technique. Elle serait semble-t-il beaucoup plus cher.

Par ailleurs, je n'ai rien compris en ce qui concerne l'ouverture sur l'axe Atlantique. J'ai compris que vous nous amenez à Rennes... La façade Atlantique est très longue et nous pensons déjà à aller au plus près, à La Rochelle par exemple. Je n'ai absolument pas compris comment vous nous faisiez aller à La Rochelle, mis à part par le tortillard actuel Limoges – Poitiers. Expliquez-nous.

M. THILLET

Au sujet de l'Arc Atlantique, je ne vous ai pas menés en bateau. Nous allons reprendre du haut et nous allons descendre : pour aller en Bretagne, vous arrivez à la Gare Montparnasse où un TGV vous emmènera sur Nantes, où d'autres vous emmèneront sur Le Mans-Rennes – Brest – Quimper, sur la Rochelle...

M. REILHAC

Monsieur THILLET, quel que soit le TGV, qu'il passe par Beauvilliers ou par Poitiers, de toute façon, à un moment, nous sommes raccordés au réseau national des TGV et si nous voulons aller à Rennes, nous prenons le TGV qui nous y amènera, de même que nous pourrions aller à Lille, à Bruxelles, à Amsterdam ou à Londres.

Ce n'est pas cela qui nous intéresse car à partir du moment où l'on se trouve dans la très grande couronne parisienne, on peut aller partout avec le TGV, y compris à l'est. Nous vous parlons de la façade Atlantique qui est la plus proche de nous, nous vous parlons de La Rochelle. Je dis La Rochelle pour...

M. THILLET

Je pense qu'il n'y a que La Rochelle en fin de compte. Vous n'allez qu'à La Rochelle toute l'année autrement dit !

M. REILHAC

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je trouve très bien qu'on applaudisse ; si personne ne trouve que cela a un intérêt pour Limoges et le Limousin que l'on s'ouvre vers l'Arc Atlantique et vers La Rochelle, alors, applaudissons. Je ne vais pas à La Rochelle pour des vacances. Cela n'a pas seulement un intérêt touristique.

M. THILLET

Dans les renseignements que j'ai pris, je ne dis pas qu'il n'y a pas d'erreur. On m'a évalué les transports à destination de La Rochelle comme équivalents à environ trois mois par an. Il reste donc neuf mois pour remplir des rames TGV pour faire Limoges – La Rochelle.

Dans notre département, on nous parle de mettre une rame TGV sur la ligne actuelle alors que l'on sait que Bordeaux – Lille n'est jamais rempli. Sur Limoges – La Rochelle, vous n'aurez donc pas des rames complètes tous les jours. Je peux me tromper, mais j'en doute.

M. REILHAC

Vous n'avez pas répondu à ma question. Avec le projet que nous propose RFF et sur lequel nous sommes censés débattre, nous arrivons à Poitiers et de là, nous pouvons aller à La Rochelle. Mais je n'ai toujours pas compris comment nous effectuons cette traversée.

M. THILLET

Demain matin, il est certain que si vous voulez aller à La Rochelle, il faudra faire comme ce matin. Mais avec la rénovation de la ligne Poitiers -Limoges, vous aurez un gain de temps très important. Vous changerez à Poitiers et vous irez à La Rochelle...

M. REILHAC

Je ne sais pas pourquoi je me focalise sur La Rochelle, l'intérêt pour nous est aussi d'aller au Poitiers. L'intérêt pour nos universités par exemple, est d'aller à Poitiers.

M. THILLET

Je comprends votre problème actuel : il paraît que vous mettez deux heures pour faire 130 kilomètres. Je comprends, mais je vous parle dans l'avenir, du TGV, je ne vous parle pas de demain. Quel que soit le projet qui sera retenu, votre problème ne sera pas résolu immédiatement. Je crois, à en juger par les réunions précédentes, que la rénovation de la ligne Limoges – Poitiers va bientôt commencer.

Mme LARIVAILLE

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

J'ai entendu comment Châteauroux va venir à la rescousse de Limoges et j'ai retenu deux éléments. Vous avez dit : Beauvilliers – Châteauroux, une heure. Entre Limoges et Châteauroux, il ne se passe rien dans votre projet à court terme, à dix ou quinze ans.

M. THILLET

Vous êtes déjà à une heure.

M. LIMOUSIN

Il nous manque Beauvilliers – Paris, Monsieur. Vous êtes en train de nous escroquer.

Je reprends. Vous avez dit : Beauvilliers – Châteauroux, une heure ; vous dites Châteauroux – Limoges, une heure. Comment allons-nous de Beauvilliers à Paris ?

M. THILLET

Monsieur LIMOUSIN, vous êtes quelqu'un d'intelligent.

M. LIMOUSIN

Ne faites pas d'effet d'estrade, c'est inutile !

M. THILLET

Paris – Châteauroux : une heure. Je ne parle pas de Beauvilliers.

M. LIMOUSIN

Si, tout à l'heure, vous avez parlé de Beauvilliers.

M. THILLET

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Peut-être parce que comme nous nous raccordons sur la ligne actuelle Grande Vitesse Sud Europe Atlantique, je pense plus Beauvilliers que Paris au niveau du raccordement. Mais dans l'esprit, c'est Paris – Beauvilliers – Châteauroux, une heure.

M. LIMOUSIN

Ce n'est pas l'esprit qui m'intéresse, c'est la réalité.

Jusqu'à présent, on parlait d'un TGV qui allait desservir Limoges par Poitiers, aujourd'hui, on n'a plus de TGV à moins de 120 kilomètres de Limoges puisqu'il s'arrête à Châteauroux. Vous nous rendez un colossal service ! Nous vous remercions infiniment d'avoir voulu faire notre bonheur contre notre gré !

M. THILLET

Pas du tout ! Le TGV ne s'arrêtera pas à Châteauroux, il continuera jusqu'à Limoges.

M. LIMOUSIN

Vous avez parlé d'un délai qui ne serait pas immédiatement envisageable et que ce serait nos petits-enfants et nos arrières petits-enfants qui en bénéficieraient. Il faut écouter parler Monsieur, de temps en temps.

M. THILLET

C'est exact, je l'ai dit. Dans un deuxième temps, nous pourrions être à une 1h30 de Paris. C'est la différence, c'est cela que vous ne voulez pas comprendre.

M. BARACHET - Maire d'Ardentes, Vice-président de la Communauté d'agglomération Castelroussine

Je suis Maire d'Ardentes, commune de l'Indre, et je suis le député suppléant de Jean-Yves HUGON, que j'excuse, car il n'a pas pu venir.

Je soutiens évidemment le projet TGV Capitole. Cela est clair, c'est l'axe Bruxelles – Barcelone. C'est un axe très important.

Cela dit, il ne faut pas raisonner égoïstement. Je le dis gentiment. C'est normal, vous avez aujourd'hui une proposition de Poitiers – Limoges, comme l'autre n'est pas inscrit aujourd'hui, vous vous dites « nous avons intérêt à le prendre tout de suite sinon nous ne l'aurons jamais ».

Je dirais que l'aménagement du territoire se fait dans le temps, dans le futur. Aujourd'hui, sur cette ligne Paris – Toulouse, nous avons dit : Paris – Châteauroux, une heure, et Châteauroux – Limoges, une heure. Vous allez donc gagner une demi-

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
heure pour moi. De plus, on va satisfaire une plus grande partie de la population française. Raisonons en macroéconomie et non chacun pour son propre intérêt et sa ville.

Je sais que chacun veut développer son territoire. Mais que veut-on faire ? On veut désenclaver un peu les grandes villes car à Paris, c'est invivable. On est entrain de monter huit grosses villes. On a aménagé de grands pôles, Nantes, Toulouse, Marseille, Lyon, etc. Cela permet de désenclaver tout le centre.

Il est vrai qu'on ne va pas à la Rochelle tous les jours, mais pour les déplacements d'affaires, c'est un axe très important. Limoges n'est pas lésée de ce point de vue.

S'agissant des coûts, on dit que Poitiers – Limoges vaut 1,3 milliard...

Un Intervenant

Ce sont nos impôts, monsieur...

M. BARACHET

... Monsieur, n'allons pas dire qu'il faut arrêter notre projet parce qu'il vaut 2,4 milliards et que l'autre projet vaut moins cher. Il faut avoir des vues à long terme.

Vous souhaitez parler de chiffres, je vais vous en donner. En France, depuis vingt ans, on fait 50 milliards de trous, qui représentent 20 % du budget de l'Etat. On nous trompe tous les ans car on nous dit que ces 50 milliards représentent 3 % du PIB. On gère, la gauche comme la droite, d'une façon déplorable. Je suis expert-comptable de formation. S'il s'agissait d'une entreprise, il y a longtemps qu'elle aurait déposé le bilan. Que représentent mes 2,4 milliards par rapport au PIB ?

C'est un choix politique national. On peut le faire, ce n'est pas une histoire de prix.

Ce qui m'intéresse dans ce projet, c'est que cela soit inscrit pour le futur. Je ne raisonne pas pour moi, je raisonne pour mes enfants, mes petits-enfants. Monsieur THILLET a raison. Ne raisonnons pas égoïstement sur notre ville.

Si vous êtes aujourd'hui avec Limoges – Poitiers à 2h30 et que vous pouvez gagner une demi-heure, c'est tout de même bien. Ensuite, que cette ligne se fasse dans le futur... Les affaires sont où ?...l'économie comment ça marche ?...

Quelles que soient les villes, que ce soit Vendôme, Le Mans..., il y a un développement économique. Nous avons l'aéroport.

A chaque fois,-et je me déplace souvent dans les zones industrielles-, cela développe les villes. Personne ne veut venir travailler à Châteauroux parce que cela se trouve dans l'Indre. Demain, en une heure, les cadres font l'aller et retour.

On voit bien comment cela fonctionne aujourd'hui, il est difficile de faire descendre un Cadre ou de le faire aller dans une Grande Ville au départ de Châteauroux...

(Intervention hors micro)

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous avons un train : je pars à midi de Châteauroux, j'arrive à 14 heures à Paris.
Quelquefois je n'ai qu'un rendez-vous à Paris et je le prends, mais je pourrais être à une heure.

M. THILLET

Monsieur LIMOUSIN, vous ne voulez pas comprendre que notre projet vous met également à deux heures de Paris.

M. BARACHET

Oui, il vous met à deux heures.

(Discussion – brouhaha)

Mme LARIVAILLE

Nous n'entendons plus rien. Je suis désolée, mais on se calme.

M. BARACHET

Je vais écouter ce que dit Monsieur Limousin et j'y répondrais si on n'a le temps.

M. THILLET

Il faut savoir que dans l'éventualité du Poitiers – Limoges, Limoges sera automatiquement un jour ou l'autre absorbée par Poitiers économiquement.

Mme LARIVAILLE

C'est un autre débat s'il vous plaît.

M. THILLET

Non, cela fait partie des réalités du TGV. Cela fait partie de ce qu'apporte ou de ce que retire le TGV. Avec l'arrivée de la Grande Vitesse à Limoges par Poitiers, il est certain que tôt ou tard, les centres administratifs importants se décaleront sur Poitiers et ne resteront pas à Limoges.

Un intervenant

Limoges, le 05 octobre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Vous n'avez pas peur que les centres administratifs de Châteauroux se déplacent sur Limoges...

M. THILLET

Pas du tout !

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

Je voudrais revenir sur la question de l'ouverture sur la façade Atlantique à laquelle il a été fait allusion. Je pense que c'est une nécessité pour le Limousin. Je pense que ce ne doit pas être le seul argument visant à justifier le projet de LGV Poitiers – Limoges ; il doit y en avoir d'autres à mon avis.

En tout état de cause, l'avantage que l'on aurait à retirer de cette ouverture ne doit pas négliger les autres possibilités de connexion du Limousin avec d'autres territoires vers le nord et vers le sud.

Il a été fait allusion à la ligne TER. Je crois que c'est Monsieur THEPIN qui a parlé de financement par RFF de cette ligne. Je dois dire que l'amélioration de la ligne ferroviaire TER entre Poitiers et Limoges faisait partie de la conception régionale d'ouverture des territoires du Limousin vers la façade Atlantique, mais que dans le cadre du Contrat de Plan, le Limousin participe fortement. Je dois signaler au passage que la contribution de RFF sur la première partie des travaux – parce qu'on aurait pu ne pas faire qu'une première partie mais financer d'un bloc – est de 0,850 million d'euros et peut-être un peu plus si elle a abandonné les prévisions pour risques.

Autrement dit, dans un premier temps, sur 35 millions, la participation de RFF est de 1,5 million d'euros à peine.

Je dois dire également – car il s'agit d'un élément qui doit faire réfléchir – que je prends acte du projet de LGV mais sur cette amélioration de la ligne, les régions Limousin et Poitou-Charentes ont dû faire l'avance de la part de l'Etat pour financer les études. Dans le cadre de cette avance, l'Etat n'a pas encore honoré la totalité de sa dette envers ces deux régions. Ce sont des éléments de réflexion que nous devons avoir en tête.

On dit que 1h35, ce n'est pas très bon, je vous l'accorde. Nous avons des TER qui peuvent circuler aujourd'hui à 160 kilomètres / heures. Nous pouvons donc avoir une liaison qui s'effectue en beaucoup moins de temps ; certes pas en 45 minutes, je vous l'accorde.

Généralement, on calcule à la minute gagnée ; 60 millions d'euros pour gagner 30 minutes. Cherchez des projets en France qui réalisent cela, y compris des projets de LGV. Je crois qu'il n'y en a pas.

De ce point de vue, il y avait une pertinence. Je dis que cette pertinence aurait pu être accrue s'il y avait un effort plus important de l'Etat et un effort plus important de RFF, dont je signale que les investissements ne se font que dans le cadre d'un calcul très sophistiqué de retour sur son investissement, à partir de ce qu'il peut espérer attendre. Cela aussi me fait réfléchir sur la liaison Limoges – Poitiers.

M. SALIN

Richard ROUSSEAU complétera peut-être mes propos mais je dirais que l'article 4 est un article vertueux qui consiste à faire en sorte que RFF ne dépense pas plus qu'il ne puisse gagner, ce qui me semble la base d'une gestion saine.

Concernant le projet Poitiers - Limoges, il permettra de passer de 2 heures actuellement à 1h35. Nous ne sommes donc pas à 1 heure ni 1h15.

Concernant la réalité des échanges de Limoges et de Poitiers, je donnerai deux chiffres. Les liaisons entre Limoges et Châteauroux, tous modes, représentent 128 000 déplacements ; la part du fer est de 27 000 personnes. Poitiers - Limoges représente 340 000 déplacements tous modes, 25 000 par le fer, alors que l'on vient de dire que la relation n'est pas bonne puisque l'on met deux heures pour faire 126 kilomètres. Il y a donc tout de même une réalité des déplacements entre Poitiers et Limoges.

Il faut savoir également qu'entre Châteauroux et Limoges, il y a tout de même ce qu'il faut en termes de temps de parcours et de fréquence. On voit que l'on n'a pas plus de trafic entre Limoges et Châteauroux...

Un intervenant

C'est évident..

M. SALIN

C'est évident et cela veut dire qu'il n'y a pas de déplacement.

Mme LARIVAILLE

Laissez parler Monsieur SALIN, s'il vous plaît.

M. SALIN

... Il y a plus de trains, on met moins de temps et au final, il n'y a pas plus de monde. Tirez-en les conclusions que vous voulez.

Je note avec plaisir que la finalité est Limoges à 1h30. Cela fait tout de même un projet qui avoisine les 4 milliards d'euros.

M. THILLET

M. SALIN

C'est 4 milliards, mais c'est Tours et c'est Bordeaux.

Vous dites que gagner 30 minutes entre Châteauroux et Limoges fait diviser le temps par deux. Pour moi, 30 minutes signifieraient une LGV quasiment de bout en bout, de la sortie de Châteauroux à l'entrée de Limoges. J'ai du mal à concevoir cela. Ce premier élément me semble important. Sur le fait de dire que Limoges sera à trente minutes de Châteauroux, je suis dubitatif.

Le deuxième élément concerne les populations. Vous en avez parlé, vous avez repris l'exemple du Loir-et-Cher...

M. THILLET

Vous avez pris le plus mauvais !

M. SALIN

Non, je prends le vôtre. Il faut dire les choses telles qu'elles sont. Lorsqu'on parle trafic, il ne faut pas empiler des départements et des populations.

Je reprends votre exemple du Loir-et-Cher pour bien marquer. C'est un département qui pourrait, avec votre projet, avoir trois gares. Vous l'avez dit, seule Romorantin serait prise en compte. Romorantin représente 38 000 personnes, l'aire urbaine 28 000. Ce n'est pas 315 000 personnes sur le département.

Monsieur Jean Pierre ORUS a expliqué ce point lors de la dernière réunion. Les trafics ne sont pas calculés par rapport à des départements mais on prend plutôt comme données de base les aires urbaines et au sein de celles-ci, les personnes qui utilisent déjà le train ou qui sont susceptibles d'utiliser le train.

Pourquoi quelqu'un va-t-il préférer utiliser le train ou l'utiliser plus ? Parce qu'il en tire des avantages. Parmi les avantages, figurent : le temps gagné, le coût, les ruptures de charges, tout un ensemble de choses qui fait que prendre les populations départementales ne sert à rien.

Dire que Clermont-Ferrand va bénéficier du TGV Capitale n'est pas vrai, car dans quelques années, Clermont-Ferrand pourra accéder à Paris en un temps moindre que celui auquel il pourrait prétendre par le TGV Capitale.

En prenant seulement deux exemples, celui du Loir-et-Cher et celui du Puy-de-Dôme, on perd quasiment 800 000 habitants voyageurs. Il est important de situer des éléments.

M. THILLET

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Monsieur SALIN, vous reprenez les deux points hyper sensibles du Puy-de-Dôme et du Loir-et-Cher. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Mais le fait que vous disiez que vous ne preniez que les aires urbaines pour venir prendre le train est totalement faux !

J'ai rencontré dimanche dernier quelqu'un qui habite à Périgueux et qui fait une heure de route pour aller prendre le TGV à Angoulême.

Monsieur BARACHET, qui vient d'Ardentes, se trouve à 25 kilomètres environ de Châteauroux. Comment fait-il pour prendre le train ? Il vient à la gare de Châteauroux.

Vous occulterez totalement dans les populations...

M. SALIN

Non, non, nous prenons les aires urbaines. Je ne connais pas spécifiquement l'aire urbaine de Châteauroux, mais une aire urbaine s'étend largement à 25 kilomètres.

Mme LARIVAILLE

Excusez-moi de vous couper la parole. Nous avons constitué, sous la houlette de la Commission Particulière, un petit groupe d'échange entre l'Association et RFF qui doit traiter de ce sujet particulier de l'aire d'influence du projet de Monsieur THILLET et qui doit revoir l'estimation des coûts, etc.

M. THILLET

Il s'agit de l'influence du TGV.

Mme LARIVAILLE

C'est bien de cela dont on va parler dans ce groupe.

M. THILLET

Madame la Présidente, dans les propositions ferroviaires, on est tout de même obligé de penser aux zones d'influence dans lesquelles le TGV entre. Monsieur SALIN prend là quelque chose de vraiment étriqué alors que des départements entiers sont pris en considération.

Mme LARIVAILLE

Nous cessons sur ce sujet dans la mesure où ce groupe d'échange s'est constitué. Je pense que d'ici quelques semaines, nous pourrons apporter des éléments plus clairs.

M. BARACHET

RFF vient de faire la démonstration qu'on abandonne toutes les zones dépeuplées.

Dans la politique d'aménagement du territoire, on dit qu'on veut dégrossir Paris par exemple. Vous avez le TGV à Paris. Certaines personnes habitent Châteauroux et travaillent à Paris. On arrive à dépeupler.

Je comprends le raisonnement financier, je sais comment cela fonctionne, mais lorsqu'il s'agit de financements publics, on ne raisonne pas comme dans une entreprise. On n'a pas toujours cette rigueur. Ensuite, ce sera un choix de l'Etat.

Mme LARIVAILLE

Monsieur SALIN, souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

Nous passons donc au thème suivant, Monsieur CANIAUX.

Une sixième intervention nous a été demandée. Il s'agit de Monsieur PAMBOUZOGLOU qui interviendra après Monsieur AUBESSARD.

Proposition de l'association ALTRO

M. CANIAUX-Président d'ALTRO

Madame la Présidente, merci de nous permettre de nous exprimer. Mesdames et Messieurs, bonsoir.

L'association ALTRO est née d'une initiative citoyenne pour promouvoir la transversalité. Nous avons participé à toutes les réunions et nous avons entendu des inquiétudes sur la transversalité. Nous y répondrons, c'est le but de cette intervention.

ALTRO est donc une initiative citoyenne rejointe par des collectivités locales, quatre Conseils Régionaux dont celui du Limousin, cinq Conseils Généraux dont celui de la Haute-Vienne qui nous a rejoints très récemment, après les débats, une quinzaine de communautés d'agglomérations dont Limoges métropole et Brive pour le Limousin, cinq CCI dont celle de Limoges. ALTRO compte aussi des associations, un syndicat. C'est un peu l'union des forces sociales, économiques et politiques, afin de promouvoir un développement.

Je viens de présenter l'association, je vais parler de la transversalité, et après je parlerai de l'axe historique.

ALTRO se repose sur quatre thèmes :

- La cohésion sociale et territoriale, c'est-à-dire cette notion d'aménagement du territoire équitable. Nous avons beaucoup entendu parler d'aménagement du territoire depuis le début de ce débat ; nous allons entrer dans le détail.
- L'anticipation de l'après pétrole.
- Les remèdes aux changements climatiques.
- La construction européenne.

Ce sont vraiment les thèmes que nous portons et dont nos projets sont amenés à servir les citoyens.

Suite à un incident informatique, les noms entre Lyon et Bordeaux ont disparu, mais vous reconnaîtrez Limoges à la conjonction du Y, Limoges, plaque tournante de cet axe, avec Poitiers au nord et Angoulême au sud.

Quel est ce projet ? C'est la transversalité.

Nous savons qu'il y a un réel problème et nous savons que s'élabore actuellement le réseau européen. Qu'on le veuille ou non, le réseau européen est un réseau à Grande Vitesse. Or, nous avons actuellement un problème franco-français de transversalité, mais nous avons aussi une occasion de nous positionner sur un axe européen.

Actuellement, il y a l'axe Lisbonne – Madrid – Paris – le nord de l'Europe, de l'autre côté, il y a Lyon sur Budapest.

Il y a un hiatus d'environ 400 kilomètres entre Angoulême et Lyon à créer pour que nous entraîions dans le développement les régions centrales et les régions Atlantique. Nous aurions une ligne Rennes – Nantes – Poitiers – Limoges – Clermont-Ferrand – Lyon, et bien sûr, Limoges – Angoulême pour nous raccrocher sur le SEA.

Au départ de Limoges, il y a une branche vers Poitiers et une branche vers Angoulême. C'est la situation idéale. Nous reviendrons sur le projet Poitiers- Limoges qui nous intéresse au plus haut point et nous verrons comment nous pouvons nous intégrer dans cette configuration.

Aujourd'hui, la transversalité a le vent en poupe puisque les TGV dont le trafic augmente le plus sont non seulement les TGV internationaux mais aussi les TGV inter-secteurs, c'est-à-dire ceux qui vont de province à province, ce qui n'est pas anodin.

Il y aurait trois missions dans cette transversalité, où l'on peut donner des temps de parcours :

- Limoges serait à 1h30 de Nantes et de Lyon, à 1 heure de Bordeaux.
- Guéret- Brive serait à 2h30 de Lyon et à 2h30 de Nantes.
- Guéret serait à 2 heures de Bordeaux.

Les trois missions seraient les suivantes :

- Une mission Train à Grande Vitesse avec les temps de parcours que je viens d'indiquer.

- Une mission interrégionale avec des Train Régionaux à Grande Vitesse (TRGV).

- Une mission fret.

Voici ce que l'on peut appeler les territoires sous influence de la TAA (Transversale Alpes-Atlantique) qui s'appellera bientôt la T3A, Transversale Alpes-Auvergne-Atlantique, puisqu'on passe en Auvergne contrairement à ce qui a été dit. Il faut mettre un terme à ce tabou disant que l'on doit contourner le Massif Central. Le Massif Central, techniquement, aujourd'hui, peut se traverser et nous verrons comment nous pouvons le faire.

C'est 36 départements, 10 régions. J'ai indiqué la région Ile-de-France qui est tout à fait intéressée par cette transversalité, puisque tous les flux vont s'écraser sur cette région, en tournant autour pour ce qui concerne le fret, avec la grande ceinture que l'Ile-de-France a tout intérêt à récupérer pour faire du trafic de banlieue à banlieue. Voilà donc pourquoi l'Ile-de-France a été sollicitée pour adhérer à ALTRO.

Aujourd'hui, nous sommes loin d'avoir un tracé précis, mais voilà ce que l'on appelle une zone des fuseaux possibles pour la Transversale Atlantique sur le tronçon central. Bien entendu le Poitiers – Limoges apparaît clairement pour nous comme un premier maillon de cette transversale et du reste, le projet prend tout son sens s'il intègre effectivement le début de la transversalité.

L'aménagement du territoire n'est pas seulement un point cardinal, c'est quatre points cardinaux ; ce n'est donc pas uniquement Paris. Je sais qu'il y a une culture presciente qui nous pousse à ne raisonner que par Paris, mais il n'y a pas que Paris, surtout à l'heure de la construction européenne.

Pourquoi l'option sud ? Si on nous dit « vous aurez Poitiers – Limoges et vous aurez Limoges – Angoulême », nous signons pour la solution centrale. Cela dit, nous essayons d'être raisonnables concernant l'état des finances publiques et nous avons dit : regardons ce qu'offre l'option sud.

L'option sud n'est pas intéressante dans la mesure où nous avons une ouverture sur l'Arc Atlantique qui est plus réelle que virtuelle. La Rochelle est à 2h20 de Limoges mais surtout je sais que la plage des Limougeauds, ça a été pendant longtemps Royan, là, cela pourrait être Arcachon qui se situerait à 1h40 de Limoges.

Royan reste à 2 heures. Ce qui est tout de même mieux. Si l'on prend Royan pour exemple, afin de satisfaire un auditeur, le temps optimum grâce à l'option sud est de 2 heures ; 4h03 représente le temps moyen ; 3h41 est le meilleur temps actuel.

On voit donc que même par rapport au meilleur temps actuel qui s'effectue une fois seulement dans la journée, on peut imaginer que de temps en temps, il faut mettre cinq heures pour y arriver.

Nous avons aussi cette ouverture sur l'Espagne. Le Limousin s'intègre complètement au niveau des projets, du SEA bien sûr, mais aussi du Bordeaux – Espagne. On voit que Madrid serait à 4h45, Bilbao à 2h55, alors que nous sommes à 14h32 pour Madrid.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges – Commission Particulière du Débat Public Sur Limoges – Châteauroux – Guéret – Brive, il s'agit de temps cibles que l'on essaierait d'améliorer, surtout sur Guéret.

Je suis allé à la réunion de Guéret. Je venais de Bordeaux, j'ai mis presque 4 heures pour y arriver. Je pense que quelque peut être fait pour Guéret – RFF en a parlé dans ses interventions – ne serait-ce que pour rapprocher Guéret et la Creuse de Limoges, c'est-à-dire arriver à un temps relativement raisonnable, soit un temps de 50 minutes. Je pense que RFF a des idées. Le meilleur pour Guéret est aujourd'hui d'une heure, le temps moyen est plutôt 1h15. Pour 78 kilomètres, on sait faire mieux !

En isochrone, on voit très bien le temps 2016 depuis Limoges. A gauche, la ligne bleue représente les temps actuels. J'arrive le plus aux 4h40. On voit qu'avec la ligne rouge, à droite, on arriverait à 4h45. C'est-à-dire que pour 5 minutes de plus que pour Pau actuellement, on serait à Madrid.

On voit un tassement des distances / temps. On voit 40 minutes pour Limoges. Dans la ligne bleue, j'ai anticipé, j'ai pris Poitiers à 1h30. J'ai foi en la réalisation des travaux.

On voit que Bordeaux est à 1 heure. Là encore, je suis arrivé de Bordeaux aujourd'hui, j'en ai eu pour 3 heures, avec le risque de se perdre dans les couloirs de correspondance de Périgueux.

Saint-Sébastien est à 2h20. J'ai également pensé à Châteauroux car elle mérite aussi son ouverture sur l'Atlantique. Lorsqu'on va faire le sud, on ajoute une heure par rapport à Limoges.

On voit aussi que Pau se retrouve à égalité avec Madrid. Ce n'est tout de même pas la même chose et on peut dire qu'on ouvre.

Ce qui est important, c'est l'ouverture permise par ces solutions.

On a parlé de populations. Nous nous sommes également essayés à cet exercice. Les populations concernées dans Aix – Paris – Châteauroux, le Loir-et-Cher, j'ai regardé sur la carte, nous arrivons à 3 384 647 au dernier recensement. On retire le 31 et le 82, c'est-à-dire la Haute-Garonne et le Tarn-et-Garonne, qui ont décidé de passer par Bordeaux.

Si l'on regarde le barreau Poitiers – Limoges, l'option nord, on peut ajouter l'Indre-et-Loire car Tours se rapprochera de Limoges et nous arrivons, avec la Vienne, la Haute-Vienne, la Corrèze, le Lot et la Dordogne, à près de 2 millions.

L'option sud permet en plus de rattraper les gens de Châteauroux et du Cher et de la Creuse. Si l'on ajoute Charente et Gironde, on trouve 4 millions d'habitants.

Ce que défend ALTRO, c'est que cela doit être le coup d'envoi à un grand plan d'aménagement sur trente ans, c'est-à-dire une feuille de route. Ce qui manque, c'est que lorsqu'on réfléchit sur un projet, généralement on ne s'occupe pas des développements possibles.

Or, si l'on prend en compte certains paramètres, ces développements sont considérables. C'est réellement une possibilité d'ouverture pour les Limousins et pour l'Indre.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Ce schéma pourrait être une feuille de route. En plus du Massif Central et des régions atlantiques.

S'agissant du Massif Central, je rappelle l'existence du Comité de Massif qui regroupe 18 départements et 6 régions et qui a pour but de développer ce Massif Central qui se contourne mais ne se traverse pas. Il s'agit de renverser des tabous et de dire : nous voulons une feuille de route.

On voit ici :

- Le barreau Poitiers – Limoges, 2016 ;
- Bordeaux Toulouse, en vert sont représentés les projets programmés, on voit aussi jusqu'à Tours. La grosse ligne rouge qui partirait d'Austerlitz et irait à Orléans, Bourges et vraisemblablement Montluçon a pour but de désaturer l'axe Paris – Lyon.

Il y aura, pour l'axe Paris – sud-est, à terme, un problème d'engorgement. Plutôt que de mettre une troisième, quatrième, cinquième voie à côté, il vaut mieux – c'est la politique d'ALTRO – d'irriguer un nouveau territoire.

Ce nouveau territoire pourrait donc être irrigué. Il y a effectivement plus de kilomètres mais nous espérons que dans cette perspective de 2025, on pourra avoir sensiblement le même temps pour faire Paris – Lyon.

On aura donc des Paris – Lyon, des Paris – Clermont ; de l'autre côté, on aura des Paris – Limoges, voire Toulouse, ainsi que le tronçon central de la transversale puisque nous savons pertinemment que nous sommes dans des régions où il n'y aura jamais de très gros flux. Il faut donc massifier et faire en sorte que les infrastructures servent à la fois des desseins radiaux et des desseins transversaux. Voilà comment on peut y arriver.

Nous sommes encore au stade de fuseaux. On voit un décrochement de cette ligne qui pourrait se rattacher pour desservir Vierzon et Châteauroux.

Encore une fois, nous sommes là dans les hypothèses. Je rappelle qu'une pré-étude fonctionnelle est en cours actuellement avec le cabinet GEODE, dont nous aurons bientôt la première partie des résultats.

Pour nous, l'axe histoire historique, c'est aussi l'aménagement du territoire. Nous ne sommes pas obsédés par la transversale, nous essayons de nous ouvrir au maximum.

Effectivement, il ne faut pas oublier que cet axe est très performant car les trains peuvent rouler à 200 kilomètres / heure.

En jouant sur le matériel, en jouant sur les dessertes, on pourrait arriver à une desserte cadencée. Nous sommes en 2016 mais cela se préparera. Actuellement, le cadencement est de plus en plus dans le vent. Des régions comme PACA, Nord Pas de Calais et Rhône-Alpes, travaillent. Il faut prendre en compte le vieillissement de la population et le prix du pétrole.

Il faudra que les gens réapprennent à se servir du train, non seulement pour aller à Paris mais aussi pour faire du Châteauroux – Limoges, du Limoges – Vierzon, de façon à ce que le train devienne réellement un moyen de transport, qu'il y ait un report

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public massif, qu'il y ait un changement de comportement pouvant répondre aux changements climatiques et être un remède à ces derniers.

Nous avons donc une desserte cadencée qui alterne des semi-directs et des directs, avec des temps de parcours qui s'appuient sur les temps de parcours actuels. Ce qui est intéressant dans une desserte cadencée, c'est que le temps de parcours est uniforme.

Je prends un exemple : Guéret. Le meilleur temps pour faire Guéret – Paris est 3h26, le temps moyen est 3h46. En 2016, nous sommes à 3h06 via Limoges ou 3h13 à 3h30 via La Souterraine.

Ce qui est en italique représente les trains où il faut changer. Si je vais à Guéret, je peux partir de Paris à 7h20 et j'arrive à 9h10, mais je peux aussi prendre un bus à 15h10 pour aller à Paris à 18h23.

De plus, un arrêt à la Bibliothèque Nationale a été envisagé et permettrait d'ouvrir sur Paris. Comme vous le voyez, ALTRO est très attentif à la notion d'ouverture.

Il s'agit là des temps de parcours actuels, avec des automotrices qui pourraient à tricaisses mais très nerveuses au départ.

Pour faire ce schéma de desserte cadencée alternée, il faut sept rames plus deux de réserves, c'est-à-dire neuf rames.

Sur le tronçon sud, Toulouse – Brive – Limoges, on alterne les TGV, dix allers-retours plus le Lille. Cela fait donc un TGV qui s'alterne avec une desserte cadencée interrégionale toutes les deux heures. La population n'est pas la même. Le matériel n'est pas le même non plus puisqu'au nord, on peut espérer rouler un jour à 220 kilomètres / heure, au sud, les 160 kilomètres / heure ne seront pas dépassés de sitôt.

On arriverait donc à une fréquence, entre Brive et Limoges, en alternant trains interrégionaux et TGV, d'un train toutes les heures, ce qui est tout de même intéressant.

Pour conclure, les opportunités. Il faut voir le contexte. Le ferroviaire n'est pas une fin en soi, mais il est un des outils pour répondre aux défis de notre temps qui ont été présentés au départ.

Il faut vraiment passer du discours aux actes. Il faut vraiment prendre des engagements forts pour réaliser une feuille de route, qui englobe aussi bien l'axe historique que la transversalité.

Ce sont des opportunités pour les régions atlantiques et centrales de se positionner sur un axe européen. Cet axe est déjà tracé aujourd'hui ; il faut qu'il passe par le sillon rhodanien qui est déjà hyper saturé pour aller ensuite sur Barcelone et Madrid. Alors que pour aller sur la Péninsule ibérique, nous réaliserons une économie de 200 kilomètres et là aussi, c'est intéressant.

La transversalité aujourd'hui conduit à la plus importante réflexion d'aménagement du territoire. Cela est important. Vous allez dire que l'aménagement du territoire n'est pas du ressort d'une association mais nous remplissons un vide, tant mieux.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
L'aménagement du territoire, comme je le disais, c'est quatre points cardinaux. Arrêtons donc de parler uniquement de Paris et regardons ailleurs. L'avenir, c'est en effet l'Europe, ce n'est pas uniquement Paris. Tous les industriels vous diront qu'il faut diversifier les clients ; il en est de même ici.

Un projet est proposé dont il faut analyser les avantages et les inconvénients pour essayer de l'optimiser.

Enfin, s'agissant des actions, il y a cette feuille de route que j'appelle de mes vœux pour l'aménagement des régions atlantiques et centrales pour les trente ans à venir.

Il y a l'innovation impérative pour l'axe historique ; je l'ai montré, cela est possible.

Il faut de la pédagogie. Les citoyens réclament des trains, mais encore faut-il qu'ils les prennent. Mais chaque fois qu'une offre ferroviaire s'est révélée bonne, les trains ont été remplis.

Enfin, il faut fédérer les énergies des régions atlantique et centrale autour des personnes de conviction. Nous avons là l'opportunité d'être des bâtisseurs.

Nos demandes, par rapport au projet Limoges – Poitiers, sont d'abord de prendre en compte la transversalité. Cela n'est pas neutre, y compris sur le financement. Les Auvergnats l'ont compris, mais je ne dispose pas d'assez de temps pour vous expliquer.

Il faut prendre en compte cette transversalité. Aura-t-on un Angoulême – Limoges ? Dans ce cas, oui, au tronçon central. Dans le cas contraire, il faudra travailler sur Ruffec. Je rappelle qu'entre Ruffec et la position centrale, il y a 35 kilomètres de LGV en plus au détriment de Ruffec ; à 300 kilomètres / heure, cela fait 7 minutes.

Il faudra envisager également la mixité éventuelle.

Enfin, il faut des garanties.

Je vous remercie, Mesdames et Messieurs.

Débat avec la salle

M. THEPIN

Au cours du débat, j'ai appris qu'une ligne LGV n'était dédiée qu'aux trains à Grande Vitesse, elle n'est donc dédiée qu'aux voyageurs.

Le problème de la transversalité m'intéresse puisque j'en ai parlé, mais je ne comprends pas pourquoi une liaison Grande Vitesse là. Je crois que si on n'associe pas le fret... Il faut faire en sorte de ne pas faire de Ligne à Grande Vitesse... Si vous voulez proposer votre projet... qui permette non pas de faire passer des TGV ou l'équivalent, mais qui fasse aussi passer le fret. L'économie n'est pas constituée que de voyageurs, mais aussi de trafic.

M. CANIAUX

Il faut savoir qu'actuellement Perpignan – Figueras sera une ligne mixte. On s'interroge aussi sur la section sud du Rhin – Rhône, qui devrait être également une ligne mixte. Aujourd'hui, on sait faire, en 2016, on saura faire encore mieux car on aura progressé, et plus encore en 2025.

Il y a malheureusement de moins en moins de pondéreux.

Il faut que la population et les marchandises puissent circuler. C'est le sang dans un corps qui est l'Europe.

M. BARACHET

J'aimerais faire une réflexion sur le projet de Monsieur. Il s'agit d'un grand projet, une feuille de route.

On parle de la Grande Vitesse, mais il faut aussi regarder comment nos réseaux routiers sont aujourd'hui. Il faut l'intermodalité.

J'ai vu la carte, vous descendez en plein centre.

L'axe que je défends aujourd'hui, Bruxelles – Barcelone par Paris – Toulouse, mettrait Châteauroux à 1 heure.

Cet axe aide le Cher, la Creuse. Quand on arrive à Châteauroux en 1 heure, on peut aller ensuite à Guéret l'A20 en 1 heure. On a fait l'A89 tout de même.

C'est un projet très coûteux.

M. CANIAUX

Il ne faut pas opposer les projets. Il y a certainement une convention à trouver. Que cela passe à Bourges ou à Châteauroux, il y a un décrochement. D'après mes calculs, nous serions à 1h25 de Châteauroux. Ce n'est pas 1 heure, mais c'est déjà bien par rapport au meilleur train actuel qui met 1h47.

S'agissant des coûts, il faut bien se rendre compte de l'état dans lequel est le ferroviaire dans notre pays, qui plus est, dans ces régions centrales. A un moment, il n'y a pas d'autre solution que de faire un saut technologique et un saut technologique, cela coûte cher. Mais ensuite, il faut savoir si l'on met l'argent dans ce genre de projet, si l'on veut vraiment faire du report massif ou si celui-ci reste dans les discours.

Nous étions à un colloque lundi, « Avenir rail ». Monsieur ESTROSI a fait un exposé en disant : du rail, du rail. Quelqu'un a dit : s'il y a du rail et de la route, que faut-il faire ? On va lui répondre qu'il faut faire les deux. A un moment se poseront des questions de priorités et on ne peut pas tout faire. Il faut voir également les défis que nous avons.

M. BARACHET

Vous avez parlé d'aménagement du territoire, je suis entièrement d'accord. Ce sont des choix que l'on a faits à un moment. Si on prend l'exemple du développement des villes, cela s'est passé entre 1950 et 1960. Quand on veut développer des villes, on le peut. Dans les années 1950-1960, on a choisi les villes qui auraient l'université.

J'ai un exemple simple. Je me déplaçais à Troyes pour la confection. Un jour, un homme m'a fait une réflexion. Reims, Dijon et Troyes étaient, en 1955, à 100 000 habitants. Reims et Dijon ont eu l'université. Trente ans plus tard et maintenant, Reims et Dijon sont à 250 000, 300 000 habitants avec l'agglomération. Troyes est à 100 000 habitants, peut-être en dessous.

Ce sont des choix importants à faire si l'on veut repeupler certaines régions.

M. CANIAUX

Tout à fait. Grâce à ce projet, j'ai l'habitude de parcourir l'Auvergne et le Limousin, et je n'ai pas l'impression de parcourir des déserts de sable ou des déserts de glace. Je n'ai donc jamais compris que l'on peine sur le développement ; le développement est possible dans ces régions et croyez-moi, nous nous en chargeons.

Mme LARIVAILLE

Y a-t-il d'autres intervenants ?

M. CANIAUX

S'il n'y en a pas, je dirais que ce qui est important, c'est la vision globale. Un projet Poitiers – Limoges est bien, mais il faut le replacer ensuite. Si on limite un Poitiers – Limoges, beaucoup d'incompréhension et de frustration peuvent naître. Il faut avoir cette vision globale et à long terme. C'est ainsi que nous allons nous en sortir.

Lorsque j'ai commencé à parler de cette transversalité il y a dix ans, on me disait : c'est un projet pour 2020 ! Aujourd'hui, lorsque j'en parle, on me dit : c'est un projet pour 2030. Qu'a-t-on fait pendant dix ans ? Si on avait pris les choses en main, on aurait avancé.

Nous en sommes au stade de l'étude, et encore, tout le monde ne s'y est pas mis. Là aussi, il faut peut-être une solidarité territoriale. Nous avons une communauté d'intérêts entre les régions atlantiques et les régions centrales. Il suffit de regarder sur une carte les grands projets européens : nous sommes tous à l'écart. A un moment, il faut unir ses forces, rechercher les synergies, rechercher ce qui oppose et non pas ce qui divise.

Nous avons un site Internet : www.altro.org. Ceux qui sont intéressés peuvent nous contacter. Nous avons également des brochures.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur CANIAUX. Nous passons la parole à Monsieur RIBERT

Proposition des CCI de l'Indre, du Cher et du Loiret

M. RIBERT – Représentant les CCI de l'Indre, du Cher et du Loiret

Bonjour. Je vais m'exprimer au nom des Chambres de Commerce et d'Industrie du Cher, de l'Indre et du Loiret, c'est-à-dire de Bourges, de Châteauroux et d'Orléans.

Le point de vue développé par ces Chambres est de plaider pour une solution alternative sur la ligne historique Limoges – Châteauroux – Orléans – Paris, ou POLT, en précisant que lorsque nous parlons du POLT, nous ne parlons pas du projet pendulaire, mais de la ligne elle-même.

Ce que je vais exprimer devant vous, ce sont nos arguments, dans différents domaines : de l'ordre de l'aménagement du territoire, techniques et de faisabilité.

L'argument de l'aménagement du territoire est un argument tout à fait parlant. Il a été évoqué à plusieurs reprises au cours de cette réunion.

Nous estimons qu'il y a une réelle légitimité à contester l'opportunité de ce projet Poitiers – Limoges parce qu'il ne concerne qu'un bassin de populations limité à la Haute-Vienne, la Corrèze et très accessoirement à la Creuse. Je dirais même que c'est accessoire pour Poitiers car la situation de Poitiers est telle aujourd'hui qu'elle ne trouvera pas un grand changement dans son potentiel de développement économique par la création de cette Ligne Grande Vitesse Poitiers – Limoges.

On voit bien que les bassins de populations ne sont pas les mêmes. Je ne rentrerai pas dans une querelle de chiffres, elle a été évoquée ici, je n'en rajouterai pas. Je pense que la carte parle d'elle-même.

Il faut aussi considérer que le projet Poitiers – Limoges raye d'un trait vingt ans de débat démocratique en faveur de la ligne historique. On est parti du schéma de 1991, on est passé par le POLT, on a même le schéma transeuropéen qui avait reconnu l'opportunité de cette ligne historique.

Tout ceci n'est pas très vieux. Encore en 2003, on pouvait lire dans les argumentaires qui nous étaient diffusés tout le bien qu'on pensait de cette ligne pour les dessertes interrégionales entre Orléans et Limoges, entre Limoges et Paris, avec Bourges sur des liaisons avec Roissy, entre Limousin et Midi Pyrénées.

Tout ceci était vrai en 2003. C'est aujourd'hui faux apparemment puisqu'on a retourné cet argument dont il n'est plus question et on vient de sortir un argumentaire que nous trouvons tout à fait contestable, pour les Limousins. Je vais parler comme si j'étais Limousin.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je pense que c'est un argumentaire contestable de dire que le raccordement sur la façade Atlantique est devenu finalement la priorité.

Pourquoi est-ce qu'on ne l'a pas trouvé il y a trente ans ? On a sorti cet argument il y a trois ans ; nous n'avions sans doute pas su lire les cartes de géographie.

Regardons cela. Désenclaver le Limousin vers Poitiers : il me semble qu'un effort avait été fait pour une politique d'amélioration de la ligne TER et que cet effort financier aurait permis de répondre assez suffisamment aux besoins de liaisons entre Poitiers et Limoges.

On dit « ouvrons plus loin vers l'axe Atlantique », mais une fois qu'on est à Poitiers, est-ce qu'on est sur l'axe Atlantique ? Où va-t-on une fois qu'on est à Poitiers ? On va à La Rochelle ? Dans quelles conditions ? Vous l'avez dit. Est-ce qu'on va à Nantes ? Je ne sais pas comment aller à Nantes ?

En tout cas, non, ce n'est pas vrai. Quand on va à Poitiers, on ne va pas à l'axe Atlantique, on ira à Paris. Quand les flux indiqués dans le dossier du maître d'ouvrage, on voit bien lorsqu'on fait un calcul que les relations Poitiers – Limoges représentent 7 % du trafic tandis que les relations Limoges – Paris représentent 91 % du trafic.

Je ne sais donc pas si c'est une grande opportunité historique et d'aménagement du territoire de dire que le destin de Limoges est de s'ouvrir sur l'axe Atlantique par Poitiers dans la mesure où la mer n'arrive pas à Poitiers jusqu'à nouvel ordre.

Pour nous qui sommes au centre de la France, le choix de Poitiers – Limoges conduira à une marginalisation des territoires. Cela aura des conséquences très importantes de changer cet argumentaire. Pour les territoires traversés par la ligne historique, nous pensons que le choix de Poitiers – Limoges va avoir une conséquence directe : renforcer le risque de désinvestissement sur cet axe malgré les travaux en cours, qui ne sont pas négligeables et sur lesquels je reviendrai. Cela va poser une problématique de compétitivité du territoire pour les territoires traversés par cette ligne historique.

A une certaine époque, les spécialistes de la DATAR parlaient de la « diagonale aride » en parlant du centre de la France.

Voyez cette carte, qui est finalement celle que vous retrouvez sur vos billets de TGV. C'est celle qui figurera dans l'avenir et qui fera que nous serons complètement marginalisés, qu'il y aura un grand trou au niveau de la France. C'est un constat que tout le monde peut faire.

Que veut dire « disparaître des lignes à Grande Vitesse ? ». Cela veut dire que c'est disparaître de l'Europe au plan de la compétitivité. Tous les départements du centre de la France n'apparaîtront pas.

On a beaucoup entendu dire que le débat du TGV était aussi des querelles d'horaires. On dit « on va gagner dix minutes, on va gagner une heure, etc. », il est vrai que le temps est important, mais au plan économique, au plan des entreprises, ce n'est pas forcément l'essentiel.

Ce qui est essentiel, c'est d'entrer sur un réseau, d'avoir un point d'entrée sur un carrefour. Or, aujourd'hui, dans le réseau européen de transport, l'avenir pour les

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public entreprises à l'échelle de l'Europe et de la mondialisation est d'avoir un point d'accès dans le réseau.

Cet objectif est un objectif sur lequel notre région s'est mobilisée, comme le Limousin. Nous avons la conviction qu'il ne faut pas abandonner ce combat. Nous avons aussi la conviction que si Poitiers – Limoges se fait, cela renforcera l'optique de RFF et de la SNCF de faire de Limoges – Orléans – Paris, la ligne historique, une simple ligne d'intérêt régional avec tous les risques que cela comporte.

Car effectivement, si l'on veut accéder à ce hub, si l'on veut un ticket d'entrée dans ce réseau européen, il faut passer par Paris.

Evidemment, la transversalité est très intéressante. J'ai beaucoup apprécié l'orateur précédent. Mais on constate aujourd'hui que la transversalité en France passe par Paris. Même si on ne le souhaite pas, c'est un fait. C'est un fait économique pour les entreprises.

Si l'on regarde comment est organisée cette transversalité parisienne, on constate que c'est le système de l'interconnexion des TGV.

Vous avez ici les lignes de TGV qui sont interconnectées les unes avec les autres, sauf entre les lignes sud et ouest qui passent actuellement entre Massy et Valenton par une ligne tout à fait inadaptée.

En tout cas, ce système a pour vocation de nous mettre en relation avec le réseau des TGV européens et avec les relations internationales par la desserte des aéroports d'Orly et de Roissy.

Il est donc capital pour toutes les régions de province d'être connectées à ce hub de communication. Or, pratiquement toutes les régions de province dans les projets de RFF vont avoir une possibilité.

On va créer une ligne nouvelle entre Massy et Valenton qui permettra d'éliminer le passage par la ligne du RER C, ligne un peu difficile actuellement. Il y aura ensuite une possibilité de relation expresse entre Orly et Roissy. C'est-à-dire que l'on aura enfin un désenclavement de l'aéroport d'Orly.

De plus, on va faire une patte d'oie sur cette ligne nouvelle qui permettra, avec un nouvel investissement ferroviaire, aux TGV qui viendront de l'Atlantique ou du sud-est, d'utiliser la gare d'Austerlitz qui n'est pas saturée actuellement.

Tout cela est très intéressant et va permettre de décupler les possibilités au niveau de l'Île-de-France pour servir finalement d'interconnexion généralisée avec l'Europe et avec le reste du monde.

Sauf que les projets de RFF ne prévoient pas la connexion de la ligne du POLT. En effet, il n'y a pas de possibilité, nous dit-on, de prévoir dans cette future infrastructure de connexion de la ligne du POLT. On n'a pas étudié ce problème.

Un des objets de notre lobbying est de dire qu'il faut que ce problème soit étudié par RFF. Mais en développant Poitiers – Limoges, nous perdons des possibilités extrêmement importantes de convaincre que la ligne du POLT a de l'intérêt car on nous dira que ce n'est pas une ligne régionale, que ce n'est pas une ligne TGV, qu'elle n'a pas du tout nécessité d'être raccordé sur la ligne du POLT.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Pourtant, cela faisait partie des objectifs fondamentaux qui étaient développés lors du projet du pendulaire.

Nous ne pouvons pas accepter cette situation. Nous avons donc un contre-projet sur la ligne du POLT, qui n'est pas le projet du pendulaire. On nous a expliqué que des raisons techniques faisaient que le pendulaire n'était pas adapté. Nous voulons bien le croire après qu'on nous ait expliqué que c'était la panacée.

Nous ne sommes pas non plus pour une ligne TGV telle que le projet du TGV Capitole car nous pensons que c'est irréaliste sur le plan financier.

Nous proposons donc un compromis, c'est-à-dire de ne pas abandonner la ligne historique et d'arriver à un système qui permette des améliorations substantielles en prenant pour point de départ ce qui est fait actuellement.

Actuellement en effet, on fait tout de même 135 millions d'euros de travaux entre Orléans et Vierzon pour changer la voie, le ballast, et faire des installations de contresens qui permettent d'améliorer la sécurité et la fluidité.

135 millions, ce n'est pas négligeable. Cela paraît dérisoire par rapport aux chiffres que vous avez entendus précédemment, mais 135 millions d'euros représentent un tiers ou un quart du budget de RFF sur quatre ans. Ce n'est pas rien au niveau de RFF mais c'est une goutte d'eau par rapport aux besoins qui ont été exprimés tout à l'heure.

Un programme de suppressions de passages à niveau est engagé dans l'Indre. Vous me direz « ce n'est pas grand-chose » ; c'est toujours cela ! Cinq sont financés actuellement, on cherche les financements pour le reste. C'était acquis lorsque nous avions le projet du POLT, cela l'est beaucoup moins aujourd'hui.

Cela signifie qu'il y a déjà la tentation de se demander : finalement, est-ce qu'il faut faire ces investissements ?

Ce que nous proposons ensuite, c'est de gagner de la vitesse aux endroits où l'on en perd le plus. Deux endroits sont très connus - cela est étudié depuis 15 ans, notamment avec le rapport GERARDIN réalisé sur le TGV Limousin - le contournement d'Etampes et le contournement de Vierzon. Là, on gagne au total entre 25 et 30 minutes sur le parcours. Ce qui fait qu'on obtiendrait un temps de parcours en 2h30 entre Limoges et Paris.

Enfin, il faut que ceci soit cohérent avec le système d'interconnexion de l'Ile-de-France.

Vous me direz que cela ne nous met pas à deux heures de Paris et pour les Limougeaux, j'ai compris que cela était indispensable.

Je rappellerais qu'en ce moment, on est en train de faire le TGV Est et que les Strasbourgeois seront dans un an ou deux à 2h30 de Paris. Finalement, ils ne trouvent pas cela si mal !

30 minutes de plus ou de moins n'est peut-être pas l'important. Ce qui est important, c'est de rentrer sur un réseau.

Je dirais bien aux gens de Limoges : oui, si vous avez le TGV en 2016, j'ai totalement tort et vous avez raison. Je défends mon point de vue, mais si on vous l'offre en Limoges, le 05 octobre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public 2016, il ne faut pas vous en priver. Mais je vous demande : est-ce que votre TGV sera fait en 2016 ? Est-ce vraiment crédible ?

En effet, face à l'ensemble des projets qui se trouvent dans les cartons de RFF, dans toute la liste qui figure là, un seul est financé : celui de la LGV Est-européenne.

On vient de fêter les 25 ans de TGV. En 25 ans, on a construit 1540 kilomètres de lignes à Grande Vitesse, c'est-à-dire 60 kilomètres par an. On a environ ici 2500 kilomètres de voie nouvelle à construire. Si on garde le même rythme, cela nous amène à quarante ans.

De plus, des projets se sont ajoutés, extrêmement onéreux comme Charles de Gaulle Express qui vient d'être lancé officiellement et qui fait 800 millions d'euros. Ce n'est alors plus quarante ans, mais cinquante.

Enfin, on a le projet de Lyon – Turin dont un certain rapport du Conseil National des Ponts et Chaussées a dit il y a quelques années qu'il était « in finançable » et qui fait 15 milliards d'euros.

Tout cela signifie que l'échéance n'est pas 2020 ou 2030, mais 2060.

Votre TGV Poitiers- Limoges, qui est un bon projet sur le papier, est tout de même une option tout ou rien. Le financement n'est pas bouclé. Comment RFF inscrit-il Poitiers – Limoges dans la hiérarchie de tous ces projets ? Est-ce que vous croyez vraiment que 2016 va être la priorité des priorités ? J'attends que l'on me donne la solution.

En attendant, regardons ce qui se passe pour le TGV Est. Vous pourrez avoir Poitiers – Limoges si vous mettez la main à la poche.

Il faut savoir que le TGV Est, qui est financé, coûte entre 3 et 4 milliards d'euros. Qu'est-ce qui est financé par l'Etat, la SNCF et RFF ? Cela apparaît en bleu, cela fait 63 %. Il faut trouver le reste. Il y a le financement des collectivités territoriales et locales concernées par l'itinéraire, c'est-à-dire plusieurs régions, départements et villes. Cela figure en jaune et cela fait 23 %. De plus, nous avons des financements européens et des financements venant du Grand Duché de Luxembourg.

Au total, les financements mobilisés en dehors des financements RFF, Etat et SNCF, représentent 37 %.

Si on applique le même ratio à Poitiers- Limoges, qui coûte 1,3 milliard d'euros. Il faudrait que vous payiez environ 300 millions d'euros. Où allez-vous les trouver ?

La région Centre va-t-elle vous donner de l'argent ? N'y comptez pas !

Allez demander aux gens de Poitou si finalement, cela les intéresse vraiment de mettre de l'argent pour permettre aux gens de Limoges de passer par Poitiers pour aller à Paris. Je ne sais pas si l'argument porterait.

Pour en terminer avec ces arguments budgétaires, je me demande ce que pensent réellement RFF et la SNCF. Nous venons de fêter les 25 ans de TGV. A cette occasion, on a créé un site nouveau qui s'appelle : www.tgv.com. On y trouve une superbe animation qui montre toutes les étapes du réseau TGV et l'on a ici une carte du réseau TGV à l'horizon 2022.

Je ne sais qui croire finalement. Je ne dis pas que ce que je fais là est un peu facile, mais tout de même je me poserais la question si j'étais un habitant de Limoges.

Je ne dis pas que Poitiers – Limoges est un mauvais projet. Je ne dis pas que c'est un projet nécessaire. Je dis que si vous arrivez à trouver l'argent et à le faire en 2016, tant pis pour nous, pauvres de la région Centre, nous en paierons les conséquences. Mais ne mettez pas « *tous vos œufs dans le même panier* ».

Vous avez vu que sur la ligne historique, on peut faire des travaux d'amélioration phasables, donc plus facilement finançables, car il s'agit d'un financement qui peut faire appel aux collectivités de l'ensemble des territoires concernés. Elles sont bien plus nombreuses que dans l'autre cas.

C'est un projet qui s'inscrit dans une perspective de réalisation beaucoup moins aléatoire que le projet « tout ou rien » Poitiers – Limoges.

C'est un projet qui permet de relier Limoges à Paris en 2h30. Ce serait mieux en 2 heures, je vous l'accorde, mais j'ai cité le cas des Strasbourgeois ; je pense qu'il sont très contents de venir à Paris en 2h30.

Enfin, ce n'est pas un projet qui est fermé sur l'avenir. Vous avez vu l'ensemble des projets qui sont à financer, vous avez vu les difficultés qui se poseront pour réunir les financements. Cela n'exclut pas des améliorations à plus long terme. En fait, vous aurez des améliorations à cinq ans, à dix ans, à quinze ans, à vingt ans, sans doute progressives, mais cela sera concret. Cela marchera pour les entreprises et vous trouverez de la cohésion, à la condition qu'il y ait un bon lobbying en ce sens.

Je pense avoir résumé notre position. C'en est une parmi d'autres, mais elle a le mérite d'être très claire et l'inconvénient de chasser un peu le rêve.

Je vous remercie.

Débat avec la salle

Mme LARIVAILLE

Je vais passer immédiatement la parole à RFF.

M. SALIN

S'agissant des shunts d'Etampes et de Vierzon, vous avez parlé de 10 minutes et de 15 minutes. Est-ce que vous avez estimé le coût de cet investissement ?

M. RIBERT

Au total, c'est 25 minutes, c'est-à-dire 15 et 10 minutes.

Je ne vais pas me lancer dans une querelle de chiffres, mais ces projets ont le mérite d'avoir été étudiés de façon assez attentive dans les projets précédents. On sait donc à peu près à quoi ils ressemblent. Ce n'est pas 30 kilomètres de voie nouvelle que l'on va faire. Ce sont des shunts de 10 kilomètres maximum à chaque fois.

Dix kilomètres de voie nouvelle en TGV coûtent entre 10 et 15 millions d'euros en moyenne. Sans doute avez-vous des chiffres plus précis.

M. SALIN

Sur ce que vous annoncez, 10 kilomètres, on gagne 2 minutes.

Il faut être clair. On ne peut pas gagner 25 minutes en faisant des shunts de 10 kilomètres. C'est une règle mathématique.

M. RIBERT

Non. Reprenez vos propres études. Vous savez très bien qu'un train, lorsqu'il descend sa vitesse puis la reprend, il perd... Je n'ai pas inventé les puits de vitesse, cela figure dans les éléments.

M. SALIN

Je ne veux pas polémiquer, loin de moi cette intention, mais il y a des valeurs en deçà desquelles on ne peut pas descendre. Pour gagner 25 minutes, il faut au minimum 100 kilomètres de LGV.

M. RIBERT

Non, c'est faux ! Je m'inscris en faux dans ce que vous dites.

M. SALIN

Attendez ! Etampes...

M. RIBERT

Les arguments que vous avez avancés au moment du POLT et qui ont été ensuite totalement retournés en disant qu'il s'agissait de faux arguments... sont les mêmes

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
que ceux que vous avez avancés il y a quinze ans pour dire l'avantage de ces shunts
et dont vous dites aujourd'hui que cela n'a pas de valeur. Ce n'est pas possible d'avoir
des versions successives !

Mme LARIVAILLE

Excusez-moi. Avez-vous les références de ces études ?

M. SALIN

Sur POLT, de mémoire, il n'y avait pas de shunt.

... Non, c'était sur le TGV Limousin.

Il faut savoir qu'à la sortie d'Etampes, on roule à 200 Kms/heure. Avant Vierzon, on roule à 200 Kms/heure ; on a un puits de vitesse à Vierzon et ensuite on roule à 150 Kms/heures. Nous sommes d'accord.

Ce sont des calculs. Le temps est la distance divisée par la vitesse. Il suffit de faire le différentiel et vous verrez que lorsqu'on roule à 200 pour monter à 300...

M. RIBERT

Je ne comprends pas que sur ces arguments avancés lors du projet du TGV Limousin, confortés par un cabinet d'études - le Cabinet GERARDIN, qui a fait une étude très poussée et qui est un cabinet de référence même au niveau de RFF - d'un seul coup, on nous dise que cela n'a pas été écrit.

M. SALIN

Je n'ai pas dit cela.

M. RIBERT

Je vous fournirai les références de ces textes. Si ces études étaient fausses, si on a découvert subitement que le POLT était une ânerie après nous avoir expliqué que c'était le Nirvana, je veux bien. Tout est aléatoire.

A priori, je maintiens ce que j'ai dit et en tout état de cause, si j'ai tort et si vous raison, je demande que ces options soient étudiées au même titre que les options Poitiers - Limoges et que cela soit étudié sérieusement.

Refaisons des études et nous reparlerons cartes sur table.

Je constate simplement que dans le dossier du maître d'ouvrage, cet aspect d'études est totalement évacué et on ne peut donc pas juger sur pièces. Je ne demande pas à

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
avoir raison, je demande à ce que cela soit étudié sérieusement, comme une alternative.

Je voudrais également citer une anecdote. Bien que je ne sois pas très compétent en la matière, on m'a expliqué cela. On a écarté ce projet POLT en disant que ce n'était pas rentable, que le taux de rentabilité était très mauvais. On nous explique que Poitiers – Limoges sera plus intéressant.

Entre temps, on a changé les règles de calcul. Le taux d'actualisation était de 8 % pour le POLT ; il est passé à 4 % pour Poitiers – Limoges.

Si on faisait la comparaison, on se retrouverait à peu près dans la même épure.

Evidemment, avec cette façon de changer les règles du jeu, on peut ensuite tout démontrer techniquement.

M. SALIN

La réponse se fera en deux temps. Naji RIZK va répondre ? AINSI QUE Richard Rousseau, et je reviendrai sur la connexion de l'axe POLT sur l'interconnexion Massy -Valenton.

M. RIZK - Chef de Division Centre Ouest à la Direction du Développement de Réseau Ferré de France,

Pour information, la règle a été changée par le Ministère après un groupe de travail, pour tous les projets et pas pour ceux que vous citez.

Il faut savoir que la règle des 4 % a été affectée par un coefficient de rareté des deniers publics. Après avoir appliqué le 4 % requis, le taux de rentabilité est divisé environ par 1,3 pour tenir compte de la rareté de l'argent public. Ce n'est pas tout à fait une règle de 8 à 4.

M. RIBERT

Je ne veux pas entrer dans un débat de spécialistes, mais je constate que l'argument qui est opposé est fait à un moment sur une base différente et qu'il faut comparer les choses avec les mêmes outils. On peut avoir finalement une autre appréciation de la rentabilité du projet.

M. SALIN

Je voudrais revenir sur l'interconnexion. J'ai devant moi une lettre datée du 7 août 2006, du Président Michel BOYON au Président SAPIN qui dit « *RFF va engager les études préalables à ce débat public* ». Il est question du débat public sur l'interconnexion Massy Valenton.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
« *La contribution que la ligne nouvelle d'interconnexion sud serait susceptible d'apporter à l'amélioration des conditions d'accès aux aéroports d'Orly et de Roissy pour les territoires desservis par l'axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse sera analysée à cette occasion.* »

Donc dans le cadre du débat public, des études pré fonctionnelles pour le débat public Massy – Valenton, la connexion de l'axe POLT, sera étudiée.

M. RIBERT

Je m'en réjouis et je constate que c'est peut-être le résultat des efforts que nous avons déployés pour que ce besoin soit reconnu.

M. PAMBOUTZOGLOU

Je voudrais dire à Monsieur SALIN, que pour la ligne Limoges – Poitiers, le barreau ne se fera pas. Si l'on doit étudier cette possibilité d'interconnexion...

M. SALIN

Ce sont deux choses différentes.

M. PAMBOUTZOGLOU

Attendez ! Laissez-moi continuer. Il faut que je sois compréhensible.

Cela veut dire que la ligne Limoges – Poitiers ne se fera pas. Si elle se fait, la totalité des circulations entre Brive, Limoges et Paris, va passer par Poitiers et arriver en gare de Montparnasse. Il n'y aura pratiquement plus de trains, puisque la clientèle sera détournée, qui passeront sur l'axe POLT. A quoi servira alors l'étude de l'interconnexion ? Ou alors il s'agit simplement d'une déclaration pour nous amuser.

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

Je voudrais faire une observation, Monsieur. Dans votre zone géographique, telle que vous la définissez, vous incluez Orléans, ce qui est légitime puisque vous travaillez pour la CCI du Loiret. Mais même si la desserte d'Orléans utilise l'axe POLT, elle est complètement déconnectée par rapport à la desserte actuelle de Limoges et de Brive.

Il faut se rendre compte que le dispositif Aqualis va de Paris à Orléans, à Blois, à Tours et permet d'avoir une desserte toutes les heures, et, à certains moments plus fréquemment encore, de mettre le centre d'Orléans à une heure de Paris Austerlitz. Nous sommes donc dans une toute autre logique.

M. RIBERT

Monsieur ROUSSEAU, ne croyez pas que les gens de la CCI de Loiret, que je représente et qui sont très honorables, ont simplement adhéré à ces idées par complaisance.

J'ai essayé de montrer qu'il y avait un enchaînement circonstanciel qui faisait que si l'on faisait Poitiers – Limoges, on n'investira plus sur la ligne du POLT, la ligne historique, que les Orléanais verront donc s'éloigner la perspective de se raccorder à l'interconnexion sud et qu'à partir de ce moment, les entreprises du Loiret qui ont bénéficié très longtemps d'un avantage de proximité parisienne parce qu'ils étaient connectés à l'aéroport d'Orly, se retrouveront pénalisés.

C'est bien la raison pour laquelle ils se mobilisent et qu'ils ont compris que Poitiers – Limoges ferait un effet en cascade tel qu'on ne fera rien pour le POLT au niveau de l'interconnexion.

Voilà l'explication. Ce n'est pas un abus de langage ; c'est bien un raisonnement.

M. ROUSSEAU

Je veux simplement rappeler que les investissements de RFF au cours des trois dernières années se terminent actuellement - cela se terminera dans la Creuse d'ici la fin de l'année - s'élèvent à 265 millions d'euros, qu'il faut comparer à une enveloppe d'environ 970 millions d'euros consacrés annuellement à l'ensemble du réseau national. Vous voyez donc le poids que représentent 265 millions sur un axe.

Il n'y a pas de raison que des investissements aussi lourds aient été faits si nous n'avions pas une volonté, sur la zone d'Orléans, et, lorsque la ligne TGV existera, d'assurer une desserte au-delà d'Orléans sur Bourges et Châteauroux qui soit un dispositif performant.

Par ailleurs, vous avez fait un plaidoyer qui consistait à opposer les projets les uns aux autres. J'aurais tendance à dire qu'il va falloir réfléchir. Vous avez d'ailleurs reconnu que la LGV Poitiers – Limoges était un bon projet.

Je vais vous citer un exemple. Comme vous l'avez dit, il y a une multitude de projets de Lignes à Grande Vitesse actuellement. J'aurais tendance à dire que le Rhin – Rhône était aussi un bon projet. Vous avez dit qu'une seule ligne était financée ; c'est inexact, il y en a deux, car maintenant la LGV Rhin-Rhône est financée.

La LGV Rhin-Rhône était un bon projet, mais sans doute pas, selon moi qui me suis occupé de beaucoup de dossiers de ce type pendant des années, un des meilleurs.

Par contre, le volontarisme des élus de l'ensemble de la région et leur volonté d'aboutir ont fait que le Rhin – Rhône est maintenant sur les rails, alors que des projets qui avaient les mêmes qualités, ou peut-être des qualités supérieures, sont encore dans une phase de bouclage.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je crois que lors de soirées comme celle-ci, il ne faut pas s'opposer les uns les autres, il faut trouver les meilleures compositions pour les différents territoires.

M. RIBERT

Je ne suis pas contre ce que vous dites. Simplement, ne pas s'opposer les uns les autres signifie, à mon sens, trouver des alliés. Or, lorsque vous construisez un projet qui à mon avis va avoir du mal à trouver des alliés, je pense que celui-ci aura des difficultés pour s'imposer par rapport aux autres.

M. REILHAC

Monsieur RIBERT, tout votre projet tient sur le fait que nous ne sommes pas pressés. Vous nous l'avez dit plusieurs fois. Nous ne sommes pas pressés pour aller à Paris ou ailleurs. On prend le train, comme cela est confortable, on y est bien et peu importe si l'on y reste 2h30 ou 2 heures.

Nous sommes là pour débattre d'une ligne à Grande Vitesse. A priori, nous sommes donc pressés. Cela change tout pour nous. Il est vrai qu'aujourd'hui, nous sommes à 2h50 dans le meilleur des cas et que le projet de LGV nous amène à 1h50 de Paris.

Votre présentation était riche, mais je n'ai pas tout saisi. Vous n'avez pas dit à combien cela mettrait Châteauroux de Paris. Je suppose que s'il s'agit de 2h30 heures pour Limoges, cela doit être 1h30 pour Châteauroux.

Je ne comprends pas pourquoi changer les choses, pour amener Châteauroux à 1h30. Si nous ne sommes pas pressés d'aller à Paris, si cela nous convient d'y aller en 2h30, pourquoi faudrait-il que vous y alliez en 1h30 au lieu de 2 heures. Vous n'êtes pas plus pressés.

M. RIBERT

Je vous ai déjà répondu. J'ai dit que le temps était une chose, mais que ce qui était important était de rentrer sur un réseau connecté à quelque chose qui dépasse la notion de simple vitesse.

Cela ne changera strictement rien au destin de Châteauroux en effet de gagner un quart d'heure, une demi-heure. Cela ne changera pas non plus votre destin si seulement le gain du TGV, quel que soit l'itinéraire, pour vous, c'est une demi-heure. Ce qui changera votre destin c'est de rentrer sur un réseau efficacement et d'être connectés à l'ensemble de l'Europe.

M. REILHAC

Gagner un demi-heure, certainement pas ; gagner une heure, probablement, si. Faire Limoges – Paris en 1h50 risque certainement de changer, peut-être pas notre destin, mais en tout cas la vie des Limougeauds et l'économie...

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Toutes les études l'ont démontré et toutes les villes qui sont aujourd'hui accessibles à Paris en deux heures y ont gagné quelque chose, vous le savez très bien. Pour nous, cela a de l'importance.

M. RIBERT

Je ne conteste pas que cela ait de l'importance. Je vous ai dit très clairement : si vous réussissez à avoir votre TGV en 2016, vous aurez gagné, je vous dirai bravo, vous aurez réussi. Simplement, je vous mets en garde : « *ne mettez pas tous vos œufs dans le même panier* », n'oubliez pas votre ligne historique.

Si vous réussissez à faire votre ligne TGV, je trouverai que ce sera très bien pour Limoges, mais n'oubliez pas votre ligne historique car vous ne l'aurez peut-être pas quand vous l'espérez et entre temps, comment ferez-vous ?

M. REILHAC

Merci pour votre mise en garde.

M. CANIAUX

J'ai moi aussi apprécié votre exposé.

Les Strasbourgeois trépignent en ce moment pour être à 1h50. Ils trépignent pour que les 100 derniers kilomètres de LGV soient achevés le plus rapidement possible.

S'agissant de trouver des alliés, là encore, la transversalité permet d'aller chercher d'autres régions. J'ai contacté le Président ROUSSET d'Aquitaine, le Président SOUCHON d'Auvergne. J'ai invité des gens du Conseil Régional d'Aquitaine et des gens du Conseil Régional d'Auvergne parce que cela les intéresse, parce que là aussi, il y a une possibilité de trouver des alliances.

Enfin, par rapport au projet de la ligne historique, avant de parler des problèmes d'infrastructures, je pense qu'il y a les problèmes d'exploitation. Le meilleur train de Châteauroux par exemple met 1h47 mais d'autres mettent 2h30. Le temps moyen est donc de 2h15.

Là encore, en recherchant une optimisation de la desserte, une desserte cadencée, avec une alternance de directs et semi-directs, avec du matériel honorable... Ne nous perdons pas dans les termes de régionaux, de TGV, de GL, de VFE. Nous sommes en 2016, ou même avant, et il faut faire un gros effort sur la desserte, sur le type de desserte. Ces rames, qui pourront circuler à 200 kilomètres / heure, voire 220, pourront se connecter au réseau.

Je reprends l'idée de l'arrêt de la Bibliothèque Nationale. Cela ne coûtera pas trop cher, mais cela permettra une diffusion beaucoup plus rapide dans Paris puisque cela donne accès à deux gares, gare Saint Lazare et Gare de Lyon. Nous économiserons du temps par rapport au temps global.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il y a les problèmes d'infrastructures, mais il y a aussi un problème d'ensemble d'exploitation. Aujourd'hui, les temps de parcours sont complètement disparates. On se réfère à un meilleur temps, mais c'est l'histoire d'un train, ce n'est pas la règle.

Rejoignez-nous. Je pense que nous pouvons travailler ensemble.

Mme LARIVAILLE

Deux demandes d'intervention m'ont été faites par écrit, de Monsieur CAMUS et de Monsieur SALVAT.

M. CAMUS – FNAUT Limousin

Je vais formuler quelques réflexions dont nous vous ferons parvenir le détail par le Cahier d'Acteurs.

Je suis très heureux du débat de ce soir qui a donné quelques pistes autres que la LGV.

Sur les temps de parcours, 1h50 ou 2 heures suivant la formule, je n'ai pas tout à fait compris. RFF va m'éclairer je pense.

On dit d'une part que ces temps sont donnés avec des trains sans arrêt à Poitiers, d'autre part que l'on va faire un raccordement à Poitiers. Quelque chose m'échappe.

Par rapport à une amélioration de la ligne, que Monsieur RIBERT a bien décrite, on gagne une demi-heure, nous disons 20 minutes. Cela fait peu de temps par rapport à une ligne modernisée et cela coûterait beaucoup moins cher.

Pour le raccordement sur l'aéroport Charles de Gaulle, cela est intéressant. C'est vrai que le raccordement et la possibilité d'aller sur un réseau TGV national et international sont une possibilité intéressante. En modernisant la ligne nouvelle, on arrive à Austerlitz et on a un accès plus facile sur Charles de Gaulle qu'en arrivant à Montparnasse où il faut prendre actuellement la ligne Massy – Valenton, qui est saturée et qui n'est pas *terrible*.

Le projet Poitiers – Limoges assécherait les dessertes actuelles, Châteauroux, Limoges, le Centre, l'ouest de la Creuse. Une réunion a eu lieu à Guéret qui a été très houleuse. Les Creusois ont demandé si on se fichait d'eux en disant que la LGV Limoges – Poitiers allait les favoriser. C'est une ineptie ; il est vrai qu'ils ont tout à y perdre et ils l'ont dit fortement.

Pour la FNAUT, ce projet est tout à fait défavorable à l'aménagement du territoire. Dans l'immédiat, je crois, comme Monsieur RIBERT l'a très bien dit, que l'on peut faire des améliorations substantielles sur les infrastructures actuelles donc la ligne historique.

Pour le prix d'un kilomètre de ligne nouvelle, on modernise environ 100 kilomètres. RFF nous a donné des chiffres. 100 kilomètres de modernisation font le prix d'un kilomètre de TGV. Et cela est urgent.

RFF nous dit qu'il investit beaucoup sur des lignes où il y a peu de trains, ce qui est vrai, mais il oublie de dire que si les investissements sont aussi chers, cela résulte

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public d'un manque d'investissements dans les années écoulées. L'investissement sur le réseau est maintenant trop important. Cela a été très bien dit par des spécialistes comme le cabinet d'audit suisse qui a fait un rapport sur l'état du réseau ferré français.

Ceci était pour l'immédiat. Pour l'avenir, bien sûr que des métropoles régionales ont droit à un vrai TGV. Des études ont été faites. On citait une branche Paris – Vierzon, avec un TGV vers Limoges et un TGV vers Bourges, Montluçon, Clermont. Cela touche des populations beaucoup plus importantes. Le projet coûte plus cher, cela est bien évident, mais touche des populations beaucoup plus importantes.

Je crois que nous aurons là un véritable aménagement du territoire et non pas le désert français qui a très bien été montré sur les cartes publiées.

Merci.

M. SALVAT – Président Régional de l'Association des Usagers des Transports d'Auvergne

Je suis Président Régional de l'Association des Usagers des Transports d'Auvergne. Je suis venu à Limoges parce que votre débat nous intéresse, c'est évident. Nous nous trouvons dans une situation similaire. C'est-à-dire que par rapport à la liaison nord-sud, région parisienne – Clermont, région parisienne – Limoges, nous sommes déshérités.

Nous sommes déshérités et par conséquent, nous devons réfléchir à la construction d'un ouvrage qui permette non pas d'arriver à 180 kilomètres / heure car il y a une différence fondamentale entre 180 kilomètres / heure et 300, 320 ou 350 kilomètres / heure.

D'autre part, en ce qui concerne le transport des marchandises, il faut que le transport puisse être massif. Donc transport rapide des voyageurs, transport massif de marchandises. Sinon, cela ne marche pas !

Autre élément, lorsque nous avons été consultés sur la liaison parisienne, nous avons pris position pour le fameux Y renversé. Partir de Paris Austerlitz gare – Grand Bibliothèque François Mitterrand pour la liaison avec EOLE, rangement des trains à Paris Austerlitz et un Y renversé, qui peut d'ailleurs devenir un triangle si nécessaire.

Donc un Y en direction de Clermont-Ferrand d'un côté, de Limoges de l'autre. Ceci permettrait de très nombreux partenariats parce que de nombreuses régions et de nombreux départements seraient ainsi concernés.

Je crois que beaucoup de Limougeaudois seraient d'accord avec la position que nous avons défendue. Mais il est évident que nous n'avons pas simplement à regarder en direction de Paris.

En tant que professeur de géographie, je vous signale que Paris n'appartient pas à la banane européenne. Paris est à 150 kilomètres de la banane européenne. C'est Lyon qui s'y trouve. Par conséquent, lorsqu'on a dit précédemment « il faut penser à l'Europe par Paris », on peut penser davantage Europe par Lyon. Il faut donc penser transversalité.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous avons 20 millions de tonnes de marchandises qui vont arriver au sud de l'Aquitaine dans une quinzaine d'années. Que va-t-on en faire ? On va les mettre encore sur les routes ? On va doubler les autoroutes ? Vous savez que le camion, comme la voiture, c'est comme le gaz, il occupe tout le volume qu'on lui offre. Après un contournement, il en faut un deuxième, puis un troisième. A Bordeaux, on envisage un deuxième contournement. A Lyon, on est dans le contournement ouest après le contournement est, etc.

Par conséquent, la voiture n'est pas aujourd'hui la priorité de demain. Elle a été la priorité d'hier. Elle le fut trop d'ailleurs. Les investissements ferroviaires ont été massacrés au profit des investissements routiers, et on se propose de continuer.

Quand on nous dit que les investissements ferroviaires vont coûter cher, je pose la question : et les investissements routiers ? Et les 4 milliards pour les 15 kilomètres d'autoroute A89 que l'on vient de dépenser pour faire passer l'autoroute par Combronde au nord de Clermont-Ferrand ? Ce n'est pas rien !

Je crois qu'il ne faut pas être, en tant qu'usagers des transports, anti-voiture, anti-camion. Ce n'est pas cela. Mais il y a un rééquilibrage fondamental à opérer. Je crois aussi qu'il ne s'agit pas de défendre les lignes de chemin de fer à la veille de leur fermeture. Il faut qu'il y ait une campagne de la SNCF mieux menée encore qu'elle ne l'est, afin de ramener les gens aux trains, mais il faut aussi que la SNCF leur donne envie de voyager en leur offrant un service le plus impeccable possible.

M. THILLET

Monsieur RIBERT, lorsque vous dites que la Région Centre ne va pas financer le Poitiers – Limoges, je ne suis pas d'accord. Sur le financement de Tours – Poitiers, Tours se trouve bien dans la région centre, notre porte-monnaie va donc bien être mis à contribution pour le Poitiers – Limoges et nous n'en aurons pas les avantages. C'est la première chose.

M. RIBERT

Ce n'est pas à moi qu'il faut poser la question, mais aux financeurs éventuels.

M. THILLET

Vous avez dit que le Poitiers- Limoges n'allait pas être financé par la région Centre.

M. RIBERT

C'est ce que je pense. Vous pensez différemment, mais la réponse sera apportée par les financeurs éventuels.

M. THILLET

En 2000, 2001 ou 2002, il a bien existé un TGV qui faisait Tours – Roissy. Pourquoi a-t-il été arrêté ?

M. RIBERT

C'était un TGV qui utilisait des lignes classiques pour rejoindre Roissy, c'est-à-dire qu'il avait le même inconvénient que les TGV qui circulent actuellement entre Massy et Valenton. C'était un TGV décoratif qui ne remplissait pas sa fonction.

M. THILLET

On ne remplissait pas les wagons surtout.

M. RIBERT

Oui, on aurait mis un train ordinaire... De plus, il était à un horaire tout à fait inadapté. Ce qui fait que si l'on avait voulu démontrer que ce n'était pas faisable, on aurait fait exactement cela.

M. THILLET

Autrement dit, c'est la même chose de celui dont vous parlez.

M. RIBERT

Non Monsieur, ce n'est pas la même chose. Aujourd'hui, 90 000 personnes empruntent la ligne actuelle.

M. THILLET

Tous les jours ?

Combien estimez-vous le temps gagné par la suppression des passages à niveau dans la rénovation de la ligne ?

M. RIBERT

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
C'est très peu. RFF répondrait mieux que moi, mais je crois avoir compris que cela permettait une sécurité plus grande, donc sans doute un cadencement plus élevé et surtout l'utilisation d'un matériel plus performant dans l'avenir.

Il faut se rendre compte que les matériels qui existent actuellement sont en fin de vie, ils ont encore dix ou quinze ans. Dans dix ou quinze ans, nous aurons du matériel nouveau qui pourra aller sur toutes sortes de lignes et nous ne serons plus contraints.

Effectivement, les lignes qui ne seront pas modernisées pour accueillir ces matériels nouveaux continueront à stagner. C'est donc un investissement intelligent sur l'avenir qui est fait dans ces programmes de passages à niveau, même si cela ne fait gagner que quelques minutes pour l'instant.

Mme LARIVAILLE

Nous allons demander à RFF de répondre.

M. ROUSSEAU

Je ferai une réponse rapide. Un certain nombre de personnes l'ont entendu au cours des comités de pilotage POLT qui se sont tenus durant l'année dernière et où nous avons fait le point du dossier « passages à niveau ».

La suppression de l'ensemble des passages à niveau de l'Indre permet de gagner entre 160 et 200 kilomètres / heures. Un train ne peut pas rouler au-delà de 160 kilomètres / heure s'il y a encore des passages à niveau sur la ligne. Cela veut dire que dans les portions où l'on supprime les passages à niveau, on peut passer à 200 kilomètres / heure.

200 kilomètres / heure sur une portion de l'ordre de 30 ou 40 kilomètres donne un gain de 3 minutes.

Lorsqu'on fait la liaison entre le problème des passages à niveau et du matériel il faut savoir certaines choses. Une ligne est apte aux 200 kilomètres / heure pour un train classique, apte aux 220 kilomètres / heure au prix de certaines modifications de la signalisation, pour un TGV, c'est-à-dire pour un train qui a une capacité de freinage supérieure et, on peut l'espérer, dans dix ou quinze ans, pour des rames automotrices qui pourraient avoir la même puissance de freinage qu'un TGV...

Mais la norme est 200 kilomètres / heure pour un train classique tel que les TEOZ, 220 si on a une capacité de freinage supplémentaire. Je rappelle qu'on ne peut pas dépasser 160 kilomètres / heure quand il y a une zone de passage à niveau.

M. RIBERT

Ce qui veut dire que j'en reviens à ma conclusion : c'est un projet ouvert sur l'avenir.

M. SOURIS – CGT Cheminots

Je voudrais féliciter l'orateur pour la présentation qu'il a faite du projet, de manière très claire.

J'aurais simplement deux réflexions et une question.

La première réflexion est qu'effectivement, nous sommes tous pressés pour aller à Paris. Quand je dis cela, je ne parle pas seulement des Limougeauds. Je suis Limousin, je ne suis pas Limougeaud, et je suis aussi pressé que les autres d'aller à Paris. Je pense aux Creusois, par La Souterraine, qui auront des temps de trajet allongés, qui seraient sans doute moins pressés que les autres si l'on passait par le barreau Poitiers.

Limoges n'est pas l'ensemble du Limousin. Je peux comprendre que les Limougeauds intra-muros soient pour une liaison qui les avantage ; je crois qu'il faut penser à l'ensemble de la région et à l'ensemble des populations qui sont équivalentes.

Ma deuxième réflexion est la suivante. Il me semblait que RFF était maître d'œuvre et était impartial dans le débat. Or, un certain nombre de prises de position me laisse un peu pantois. Il me semble un peu adepte de ce que me disait un syndicaliste allemand un jour : « ne crois pas de statistiques que tu n'aies pas toi-même truquées ». Les chiffres que l'on nous donnait vrais il y a quelque temps, on nous les donne faux aujourd'hui. Je suis donc inquiet des chiffres que l'on nous donne aujourd'hui. Que vont-ils être d'ici quelque temps ? Mais c'est un autre débat.

Mme LARIVAILLE

Pouvez-vous préciser ?

M. SOURIS

J'ai entendu tout à l'heure un débat entre RFF et le représentant de la CCI sur des gains de temps entre des choses. Le représentant de la CCI disait « ces chiffres sont extraits de vos études », RFF disait « non, ce n'est pas cela ».

En tout cas, c'est comme cela que je l'ai ressenti. Mais là n'est pas l'essentiel de mon propos et j'en viens à ma question. J'ai entendu dire que l'on avait mis 265 millions sur l'axe POLT. Pourquoi ne va-t-on pas au bout de la modernisation et pourquoi est-ce qu'on jetterait cet argent investi, qui est de l'argent public, pour faire un autre projet ailleurs ? C'est de l'entretien. Il était nécessaire d'avoir cet entretien, mais cela servirait dans le cadre de la modernisation et du développement de l'axe.

Mme BEAUBATIE

Même si je suis élue de la ville de Limoges, je suis aussi élue régionale et j'ai une vision régionale de l'aménagement du territoire.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
On m'a demandé quelle est étai la position officielle ? Nous avons passé une motion en Conseil Municipal, elle est donc officielle. Nous sommes pour la Ligne à Grande Vitesse par Poitiers.

Monsieur, vous avez dit que c'était « tout ou rien ». Je pense que si nous ne nous battons pas pour cette ligne, c'est : rien et rien !

Nous disons : oui à la Ligne Grande Vitesse par Poitiers, mais oui, il faut continuer à entretenir et à moderniser la ligne traditionnelle afin qu'il y ait un aménagement du territoire.

Un intervenant

Bien sûr, vous en avez l'espoir...

Mme BEAUBATIE

Messieurs, j'ai la correction de ne pas vous interrompre.

Mme LARIVAILLE

S'il vous plaît, laissez parler Madame.

Mme BEAUBATIE

Voilà ce que nous disons. Nous n'opposons pas les choses les unes aux autres. En tant qu'élue régionale, j'ai tout écouté. Je peux comprendre que chacun, selon ses activités professionnelles, selon ses mandats et selon la région, le département ou la ville où il habite, défende un projet. Mais je crois qu'aujourd'hui, nous sommes bien loin dans ce débat de parler de solidarité territoriale.

M. REILHAC

Nous pensons que dans une région comme le Limousin, ce qui est bon pour Limoges est bon pour le Limousin et pour tous ses territoires. Je ne pense pas que ce soit une erreur.

Vous avez parlé de zones comparables. Il ne me semble pas que l'aire de population de Limoges soit comparable à celle de La Souterraine.

Par ailleurs, 265 millions d'euros sont investis pour entretenir la ligne POLT mais avec aucun gain de temps. Nous avons maintenant des trains vert pastel, mais nous n'avons pas gagné une minute.

M. BARACHET

La dame de Limoges a dit qu'elle avait une vision régionale. Mais ce n'est pas une vision régionale qu'il faut avoir, c'est une vision interrégionale et une vision nationale ou même une vision européenne. Il ne faut pas raisonner que pour soi.

M. CANIAUX

Je répète que ce n'est pas un problème d'infrastructures, mais un problème d'organisation d'exploitation. Pour faire La Souterraine – Paris aujourd'hui, le meilleur temps est de 2h41, le temps moyen est de 2h55. Avec ce que l'on propose en termes de desserte, on met 2h20. Je pense qu'il faut travailler. Il faut que nous discussions.

... Mais si, il faut que nous travaillions. C'est une histoire de desserte.

Quand Limoges sera à 2 heures par le Poitiers – Limoges, elle n'aura plus intérêt à être à 2h30.

... Il faut travailler sur La Souterraine. Il faut travailler sur Châteauroux.

M. SALIN

Il ne faut pas vouloir restreindre le projet à Limoges. Le projet est pour l'ensemble du Limousin.

Quelqu'un habite à Aubusson a actuellement une solution : aller à La Souterraine.

Je prends ma voiture, je n'habite pas Aubusson. Je regarde Mappy ou Michelin, on me donne 1h10. Pour aller à Limoges, on me donne 1h30.

Demain, en habitant Aubusson, on peut me donner la possibilité d'aller dix fois par jour en deux heures. Si je prends ma voiture, je mettrai 1h30 pour aller à Limoges et je serai à Paris à 2h40. Si on fait le calcul, je gagne 20 minutes. Il y a tout de même un gain.

Ce qui offre aux gens de la Creuse une nouvelle porte. Limoges pourrait devenir une nouvelle porte d'accès sur l'Ile-de-France.

Il faut voir aussi que ce projet peut bénéficier aux gens de Périgueux, d'Aurillac, de Cahors. Ce projet n'est pas un cul de sac puisque le TGV va à Limoges, descend à Brive et de Brive, avec les réseaux TER, on peut irriguer très loin.

C'est un projet qu'il ne faut donc pas uniquement concevoir pour Limoges, c'est un projet pour le Limousin et qui permet d'aller plus loin.

M. THEPIN

Je voudrais revenir au projet de Monsieur car en fin de compte, on est parti dans une autre direction.

On entend des Limougeauds, mais même si ce sont des élus, ce ne sont pas tous les Limougeauds qui sont d'accord pour le projet Poitiers – Limoges.

C'est maintenant qu'il faut désenclaver, ce n'est pas dans quinze ou vingt ans.

Vous avez parlé du financement. Vous avez dit : 37 % à payer par la région. Quand on est d'accord pour un projet, il faut aller au bout de ses idées. J'ai entendu dire que la ville de Limoges ne voulait pas financer. J'ai entendu dire que le Conseil Général de la Haute-Vienne ne voulait pas financer.

... Je n'ai pas terminé. Je l'ai entendu dire. Madame PEROL-DUMONT l'a dit. Je pose une seule question à RFF : si une collectivité territoriale ne veut pas payer, allez-vous faire tout de même le projet Limoges- Poitiers ?

M. ROUSSEAU

Je crois qu'actuellement, un certain nombre de réflexions est engagé sur des formules du type partenariat public / privé. Cela est déjà engagé sur la LGV SEA.

On croit que c'est une formule radicalement nouvelle. Je vous signale que si l'on a construit l'ensemble du réseau de chemin de fer, y compris la ligne Paris – Toulouse, au 19e siècle, dans un délai de 30 ans, c'est parce que c'était une formule du type partenariat public / privé. Je suis désolé de dire les choses aussi brutalement.

Mais si nous en venons à ces formules, c'est que nous nous rendons compte que le réseau à Grande Vitesse, qui représente un énorme besoin, ne se développe que lentement au fur et à mesure de déblocages budgétaires successifs.

Aujourd'hui, dire « ce n'est pas financé, comment va-t-on financer ? », nous sommes au stade du débat public où nous réfléchissons au projet. Je veux simplement dire que l'année prochaine, le TGV Est va rouler.

J'ai participé aux premiers travaux du TGV Est en 1989. Lorsque nous avons commencé les études, il n'y avait pas un sou sur la table !

M. SALVAT

Je voudrais apporter un autre témoignage, une autre illustration. Quand vous voyez l'état d'où est partie l'Espagne, et le réseau de TGV superposé sur le réseau ancien tel qu'elle est en train de le mener, quand on voit que l'ensemble de cette péninsule va être couvert par un réseau... Le Y basque est une traversée du Massif Central du point de vue des altitudes, des vallées, etc. L'Espagne se lance dans les affaires et finalement, elle réussira. Nous regardons, nous faisons la fine bouche, et finalement, nous n'avons rien.

Mme LARIVAILLE

Merci. C'était un avis.

M. THILLET

Je voulais apporter un petit commentaire sur le projet Poitiers / Limoges. Nous faisons toutes les réunions et je remarque une fois de plus à Limoges que le projet n'intéresse absolument pas les Limougeauds quand on voit le peu de personnes qui assistent aux réunions.

Mme LARIVAILLE

Monsieur THILLET, cela ne fait pas avancer le débat.

Proposition de Monsieur AUBESSARD

M. AUBESSARD – Secrétaire du Syndicat CGT Cheminots du Secteur de Limoges

J'interviens au nom des syndicats CGT des Cheminots de la région de Limoges. Vous connaissez tous la CGT, vous la connaissez pour la défense de ses salariés, des salariés en général. Pour défendre les salariés, encore faut-il qu'il y en ait. D'où l'intérêt que nous avons de regarder les enjeux d'aménagement du territoire et les questions de transport en particulier.

Notre réflexion se situe dans une action de défense des salariés, mais aussi dans une action d'être force de proposition vis-à-vis des populations en général, des acteurs socio-économiques, de l'ensemble des populations d'une région, le Limousin.

Nous avons des organisations qui nous permettent de nous adresser aux populations de l'Indre, du Lot, de l'Aveyron, et de multiples contacts qui enrichissent nos travaux et les contributions que nous pouvons amener dans le cadre du débat public.

C'est dans ce cadre que je souhaitais intervenir.

Je voudrais remercier également l'assistance qui a bien voulu me laisser parler, dans le cadre du débat public, cela me semble d'ailleurs la moindre des choses. Je voudrais remercier l'assistance qui ne bénéficiera pas de la qualité de présentation par les supports des précédents orateurs et dont il faut reconnaître l'intérêt de bon nombre d'entre eux même si certains me paraissent un peu pharaoniques. Mais en règle générale, l'utopie fait rêver et c'est très important, encore faut-il que derrière l'utopie, il y ait un peu de réalisme, notamment en matière de financements. J'y reviendrai.

Toujours est-il que si vous avez besoin de supports, j'aurais tendance à vous diriger directement à ceux qui les ont conçus, en particulier ceux qui ont permis aux décisions politiques d'être prises. Je pense à RFF qui a mis tous ces services en

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
capacité de présenter ce que nous considérons comme étant un élément structurant du territoire. Ce n'est pas un scoop que de dire que la CGT défend le POLT depuis longtemps. C'est grâce aux travaux de RFF que nous avons pu poser et porter notre contribution. C'est RFF qui a d'ailleurs permis à des hommes politiques, à des décideurs, de faire le choix du POLT en 2002.

Je sais d'ailleurs aussi qu'au-delà du débat public auquel nous participons, nous avons aussi contribué à un autre débat public qui a, en son temps, obtenu la réalisation du POLT.

Notre contribution se place bien dans ce cadre. Elle a la volonté et de permettre, bien au-delà de ceux qui participent aux réunions publiques, d'éclairer un maximum de gens afin que ceux-ci ne soient pas en situation de subir les choix d'aménagement du territoire, mais bien d'agir sur ces choix.

Pourquoi la CGT souhaite-t-elle et continue-t-elle de tenir le développement par le projet POLT ?

Tout simplement parce qu'il y a urgence. Il y a urgence si nous ne voulons pas que de nos régions, en particulier du Limousin, il ne reste que la feuille de châtaignier. Si nous pensons que des délais sont nécessaires à la réalisation des lignes à Grande Vitesse, nous pensons qu'en ce qui concerne l'aménagement du territoire, c'est l'urgence pour les populations limousines et pas seulement limougeaudes. C'est l'urgence pour les populations du Lot, de l'Aveyron, de l'Indre, du Centre. C'est pour cette raison que nous continuons et proposons une desserte par le POLT.

Ma contribution souhaite aussi apporter des interrogations, particulièrement sur la question des financements, puisque nous pensons qu'un projet, aussi pertinent soit-il, pose la question des financements. Il pose également la question de la tarification. L'utilisateur qui utilise le train a besoin de savoir combien coûte le trajet.

Cette contribution va reprendre un peu ces thèmes et amènera d'autres arguments qu'il nous semble important à prendre en compte dans le débat, afin que les populations... Car j'espère que ce seront-elles qui feront le choix, c'est pourquoi je suis un peu critique sur la présentation partisane sur laquelle RFF insiste.

Je pense que c'est aux populations de faire le bon choix et aux acteurs socioéconomiques de les y aider en les guidant avec les éléments les plus objectifs possible.

Nous souhaitons d'abord réaffirmer que les populations du Limousin, mais plus largement toutes celles du Centre de la France, ont besoin d'un TGV. Un TGV synonyme d'aménagement du territoire, d'égalité de traitement des citoyens, dans le cadre du droit au transport pour tous, de gain de temps, de développement économique et social, d'intérêt collectif, de maîtrise publique, d'intermodalité et de complémentarité avec les autres dessertes et autres modes de transport.

Un train sans rien ou avec rien n'est rien.

Toute autre conception renvoyant à des considérations politiciennes basées sur une logique de marché faisant prédominer la rentabilité financière, ne répondrait pas à l'intérêt général, aux besoins des populations, à l'aménagement harmonieux et durable du territoire.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
C'est dans ce sens que l'action de la CGT qui, en l'espèce, n'est pas décideur, a pour objectif de proposer et d'alerter les populations et les pouvoirs publics afin de décider du choix plutôt que de subir.

Sur cette question centrale de la démocratie, nous souhaitons rappeler que le choix a déjà été fait. C'est le POLT, mis sur les rails par Bernard PONS et Anne-Marie IDRAC en 1996, prolongé par Jean Claude GAYSSOT, demandé et obtenu par l'immense majorité des acteurs politiques, socioéconomiques des régions concernées, y compris par certains qui, aujourd'hui, sont séduits par un projet imposé, répondant plus à notre avis, à l'objectif de rentabiliser le futur - à quelle échéance ? - axe Sud Europe Atlantique, qu'à permettre le désenclavement et favoriser l'attractivité des territoires du centre de la France.

A notre avis, les choix qui seront faits relèvent bien de deux logiques opposées. Une logique d'intérêt général et d'aménagement harmonieux du territoire, ou une logique d'accompagnement des contraintes exercées par la perte d'une maîtrise publique des transports, qu'ils soient voyageurs ou marchandises.

Dans notre contribution, nous réaffirmons notre choix pour un désenclavement par l'axe nord-sud, rapide et évolutif - j'insiste sur ce mot - favorisant les synergies entre modes de déplacements entre les territoires, et bénéficiant au maximum de populations. C'est le POLT.

Ne confondons pas les choses. Oui, il faut améliorer les relations entre deux capitales régionales que sont Limoges et Poitiers. C'est d'ailleurs le sens de la modernisation de la ligne actuelle, contrainte elle aussi par des problématiques liées au financement. Il est urgent et nécessaire de réaliser la modernisation de la ligne actuelle, intégralement, et y compris en permettant - pourquoi pas ? - son électrification, ou en mettant plus de moyens pour améliorer une infrastructure qui pourrait permettre de relier Limoges à Poitiers très rapidement et surtout plus rapidement qu'aujourd'hui.

Cette réalisation améliorera le temps de trajet de bout en bout, mais aussi favorise la desserte par bassin d'emplois et par bassin de vie.

Mais nous parlons du POLT. Le POLT a une toute autre vocation. Il a vocation à donner du sens à l'aménagement du territoire. Il est structurant, il concerne 3 millions de personnes, 32 départements, 7 grandes agglomérations et au minimum 4 Régions. Contrairement au projet de barreau Poitiers-Limoges, nous parlons ici d'un axe à double voie et pas d'une ligne à voie unique dont l'exploitation pourrait être - bien que les cadencements ne le garantissent pas - plus restrictive.

Rapidement, très rapidement, le POLT permet de mettre Limoges à 2h20, 2h25 de Paris dès 2008 ; Brive à 3h20. Pour cette agglomération par exemple, c'est 14 minutes de plus seulement que le meilleur temps de parcours prévu dans le projet du barreau Poitiers.

Le POLT améliorera les temps de parcours pour les régions et les villes concernées en les ouvrant aux futures dessertes TGV de l'est, de l'ouest, du nord et du sud de l'Europe. Pour le prix de seulement 13 kilomètres d'autoroutes, 320 à 340 millions d'euros que nous avons tenté de réactualiser ; vous comprendrez que les moyens de la CGT sont sans commune mesure avec les capacités pour réactualiser objectivement les chiffres tels que peut les avoir RFF.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il permet une amélioration immédiate encore plus demandée aujourd'hui suite à la désillusion de TEOZ.

Il facilitera la fluidité, la régularité de tous les trains, y compris fret, tout en améliorant la sécurité. Car si les passages à niveau ne font pas forcément gagner beaucoup de temps, en revanche, ils assurent et permettent une très grande sécurité. Je pense que sur la région, quelques exemples nous l'ont montré récemment.

J'ai insisté sur le mot « évolutif ». Evolutif car il est compatible avec une deuxième étape par la construction d'une ligne nouvelle dont le tracé pourrait répondre à l'intérêt des populations d'Auvergne, tout en réduisant par là même, compte tenu de l'attractivité et du nombre de populations concernées, les coûts d'infrastructures.

Evolutif aussi car il pourrait permettre un accès direct aux territoires de la Dordogne par exemple, Périgueux notamment, en prévoyant là aussi une électrification de la ligne actuelle, l'axe naturel qui a desservi pendant des dizaines d'années nos territoires.

Les propositions d'électrification n'apparaissent pas du tout utopiques ni démagogiques. Elles répondent et elles vont simplement dans le sens des déclarations du Président de la République - sauf à ce qu'on puisse le qualifier de démagogique, ce que je ne me permettrais pas - souhaitant réduire voire supprimer les nuisances de la traction thermique sur le réseau ferré.

A ce sujet, après l'arrivée de nouveaux opérateurs privés pour le transport de marchandises sur la région, les populations doivent savoir et nous ne pouvons passer sous silence l'incohérence qu'il y a actuellement à faire circuler des engins moteurs thermiques sous ligne électrifiée. Quand nous parlons de développement durable, de protection de l'environnement et de lutte contre l'effet de serre, on voit ce que les dégâts d'une libéralisation à marche forcée a occasionné.

L'ouverture nécessaire au réseau européen de la Grande Vitesse ne doit pas faire oublier l'intérêt de desservir le futur grand pôle administratif, culturel et décisionnel qui se construit autour de la gare d'Austerlitz et de la Bibliothèque François Mitterrand. Si certes, tous les déplacements ne doivent pas forcément conduire à Paris, il est indéniable que c'est le cas actuellement et que dans cette gare trop longtemps oubliée, il y a de réelles potentialités qui ne sont pas exploitées.

Il est évident que cette deuxième étape, par la réalisation d'une ligne nouvelle, tout à fait réalisable dans les mêmes délais que le barreau Poitiers, mobilisera des financements comparables à ceux envisagés aujourd'hui, mais tout à fait compatibles avec les enjeux d'aménagement du territoire, les délais d'amortissement d'un tel projet et surtout, les retombées socioéconomiques qu'ils pourraient générer.

Je le disais en parlant de l'emploi, rappelons que les entreprises localisent aussi leur unité, y compris leur unité à fort besoin de main d'œuvre, en fonction de l'offre de transport dont elles disposent. S'il est inconcevable de faire arrêter un TGV tous les 20 kilomètres, en revanche, une desserte en complémentarité au centre des territoires concernés relève pour nous de l'évidence.

Le coût pour l'utilisateur est une question centrale. Avec le POLT, celui-ci resterait sensiblement identique à aujourd'hui, contrairement à l'augmentation tarifaire prévue notamment pour les populations creuses qui voudraient se rendre à Paris ou

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
ailleurs en passant par le barreau Poitiers, au vu des principes de tarification actuelle
et comparée à une desserte TGV par Poitiers.

Avec le POLT, mais avec d'autres projets d'ailleurs, on doit pouvoir recréer une véritable péréquation pour adapter les tarifs, notamment des voyages imposés, qui mettrait à contribution les réels bénéficiaires du transport : chargeurs, donneurs d'ordre, etc., dans une logique économique de service public.

S'agissant toujours des financements, il faut d'abord rappeler que les collectivités régionales ont déjà financé les études ainsi que les premiers travaux du POLT. Cet argent ne doit pas être gâché, c'est l'argent du contribuable.

Elles avaient contractualisé avec l'Etat le financement des travaux. En 2003, le gouvernement a donné un coût d'arrêt au motif de la faible rentabilité du POLT. A qui fera-t-on croire qu'un projet cinq à six fois plus coûteux, sera plus rentable, sans changer les critères de calcul, pour le même potentiel de voyageurs.

S'agissant d'un enjeu d'intérêt général, c'est bien l'intérêt général qui doit prévaloir y compris sur cette question des financements. Cela sous-entend à nos yeux la maîtrise publique des investissements engagés. Le gouvernement envisage de financer les nouvelles infrastructures ferroviaires en faisant appel au partenariat public / privé, tout en sollicitant les collectivités territoriales, les régions, les Conseils Généraux, pourquoi pas les agglomérations.

La question est donc : qui va payer et avec quels moyens ?

Rappelons que le POLT qui intéresse quatre régions, voire plus, contrairement au barreau Poitiers, a bénéficié d'une convention garantissant les financements et la maîtrise publique de ces financements.

S'il est logique de faire supporter les investissements à ceux qui profitent le plus du transport, ce qui n'est pas le cas actuellement, en revanche, la collectivité publique doit en conserver la maîtrise totale. Cela passe par notre proposition de créer un pôle public financier. Pôle public financier dont l'une des prérogatives pourrait être le financement des infrastructures en lieu et place des partenariats publics / privés.

Ce pôle financier pourrait être abondé en mobilisant notamment la Caisse des Dépôts et Consignation, les organismes bancaires publics et associatifs.

Un exemple concret : la moitié des fonds disponibles du Livret A actuellement est utilisée pour sa vocation première, le logement social, l'autre moitié alimente les marchés financiers. Avec cette part, nous pourrions poser quelques traverses et quelques rails dont l'ensemble de l'infrastructure réseau classique ou Ligne à Grande Vitesse a tant besoin aujourd'hui.

Sachant que l'intérêt d'un actionnaire est d'asseoir la rentabilité financière et les retours sur investissements, on comprend aisément que les investissements privés n'auraient pas la première préoccupation d'une efficacité économique collective et encore moins sociale.

Cette problématique est valable quels que soient les choix qui seront faits en matière d'aménagement du territoire.

Outre la question de financement est aussi posée la nécessité d'une maîtrise publique de la construction et de l'exploitation du TGV. La SNCF doit conserver cette maîtrise
Limoges, le 05 octobre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public et renouer avec les synergies existantes entre gérants de l'infrastructure et exploitants, prévalant avant la création de RFF. Création qui, tout le monde le sait, n'a pas réglé l'endettement du système ferroviaire.

Le double caractère intégré et unique de gérant de l'infrastructure et d'exploitant a permis la réussite du TGV dont on fête le 25e anniversaire. Il garantit l'intérêt général, l'efficacité économique et sociale, la sécurité, la fiabilité, pour un nécessaire développement du transport collectif ferroviaire.

Pour le TGV comme pour d'autres enjeux collectifs, c'est la maîtrise publique, la complémentarité, la solidarité entre populations et territoires à l'échelle européenne qui doit prévaloir, en totale opposition avec une prédominance des règles du marché et la mise en concurrence des territoires ou des hommes.

Les Syndicats Cheminots de la région de Limoges, dans le cadre du débat public, mais au-delà, comme ils ont su le faire par le passé, mobilisent et mobiliseront, et travaillent les convergences pour l'intérêt commun des populations et des territoires concernés. Celui-ci dépasse largement le cadrage du débat public qui nous est *imposé* aujourd'hui et auquel nous participons... Proposé, pardon ! Mais je pense conserver un peu *imposer* bien que la loi permette aujourd'hui un débat public, ce n'était pas le cas...

C'est tout de même important, je préfère conserver les propos que je tenais. Je pense sincèrement que ce débat public est imposé parce qu'un déni de démocratie a eu lieu.

C'est en ce sens que nous développerons les contacts et les actions communes avec l'ensemble des organisations territoriales et professionnelles, de la CGT bien sûr, mais plus largement avec l'ensemble des populations concernées.

Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci à vous. Sur le terme « imposé », je mettrais un bémol.

Avez-vous des commentaires ? Vu l'heure, ce n'est pas le cas, d'autant que nous avons encore une demande de parole de Monsieur PAMBOUTZOGLOU qui souhaite faire une proposition.

Proposition de Monsieur PAMBOUTZOGLOU

M. PAMBOUTZOGLOU

Madame La Présidente, Mesdames, Messieurs. Je me présente : André PAMBOUTZOGLOU. Je suis Vice-président du Conseil Régional en charge des infrastructures et des transports collectifs. Je suis aussi élu municipal à Brive et à la communauté d'agglomération de Brive.

Mais ce soir, je m'exprime en mon nom personnel. Je n'avais pas prévu d'intervenir ni de faire de proposition, compte tenu qu'au sein de la région Limousin, nous débattons

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
largement de cette question, mais la richesse du débat de ce soir et l'importance des contributions qui ont été apportées m'amène à faire part de mon sentiment.

Des projets, il en faut. De la réflexion, aussi. De la recherche fondamentale, c'est indispensable car à un moment, on trouve une concrétisation à tous ces travaux et à toutes ces réflexions.

Ce que je crois aussi, c'est qu'on a toujours le souci de l'efficacité et de faire en sorte qu'à un certain moment, on soit en capacité de concrétiser.

Ce soir, je voudrais dire que le Limousin a besoin d'une réponse rapide à ses besoins. Le fonctionnement démocratique de nos institutions aurait nécessité une concertation pour une co-élaboration des projets, surtout lorsque l'Etat - nous le savons depuis quelque temps - n'est plus un financeur unique.

A partir de là, il eut été bon, comme cela a été le cas sur la ligne LGV PACA, sur la ligne Bordeaux - Toulouse, qu'une concertation préalable ait eu lieu entre l'Etat, RFF, la SNCF, les diverses collectivités, régions, départements, communautés d'agglomérations, qui se seraient entendus pour faire en sorte que le maître d'ouvrage présente un projet qui ait eu leur accord pratiquement préalable et dans lequel elles auraient co-financé, y compris les études.

Le Limousin dans ce cadre fait exception et cela pose problème.

Pourquoi ? Parce qu'il y a eu déjà deux projets du Limousin qui ont avorté, non parce que les régions n'auraient pas fait ce qu'elles auraient dû faire, non parce qu'elles n'auraient pas apporté les financements nécessaires, mais parce qu'à un moment donné, l'Etat, disons plutôt les gouvernements représentant l'Etat, ont décidé de manière unilatérale d'abandonner ces projets.

Projets dont je dis aussi qu'ils avaient tous été étudiés par ceux qui aujourd'hui, RFF, SNCF, nous présentent ce projet nouveau. Cela veut dire que les mêmes compétences étaient mises en œuvre à ce niveau.

Je dis qu'il faut prendre acte de la décision de l'Etat de mettre à l'étude le barreau Limoges - Poitiers et de mettre à l'ordre du jour l'organisation du débat public. Personnellement, j'en prends acte, même si cela ne correspond pas à ma vision d'aménagement du territoire. Je me pose et je vous pose la question, qui a d'ailleurs été posée par certains des orateurs précédents : quelle peut être la réponse qui sera apportée ? Autrement dit, y aura-t-il poursuite ? Y aura-t-il abandon du projet ?

Je crois que ce qui sera déterminant dans la réponse sera de trouver les finances et les financeurs. De ce point de vue, je crois que ce n'est pas un débat neutre. J'ai participé avec Madame LARIVAILLE à un débat organisé par RFF sur les partenariats publics / privés. J'ai constaté qu'en effet, y compris du point de vue des financeurs, il n'y avait pas une grande précipitation à ce niveau sur les projets ferroviaires.

Je pense d'ailleurs que mettre des fonds de pension qui cherchent des rémunérations de 10 à 15 % de leur capital investi avec un retour extrêmement rapide n'est pas forcément, dans le domaine ferroviaire où l'on sait qu'il faut 50, 60 ans pour réaliser le retour, la meilleure des solutions. Bref, qui vivra verra.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
En tout état de cause, les études l'ont montré, il y a des délais incompressibles à la réalisation de la LGV Limoges – Poitiers. On nous a dit dix ans ; on peut penser quinze ans ; on ne sait pas si ce sera vingt ans ou plus.

La question est donc : que fait-on en attendant ? Dans tous les points de vue qui se sont exprimés- y compris parmi ceux qui sont les plus favorables à la réalisation de cette LGV, ce que je peux comprendre – il a été mis en évidence la nécessité de l'amélioration de l'axe actuel de manière significative et rapide.

Je vais donc soumettre ce soir une proposition. J'en ai déjà fait à Madame LARIVAILLE. Finalement, mon point de vue est de faire s'affronter sur ces questions un certain nombre de propositions pour que nous soyons en mesure de choisir les meilleures. J'ai donc demandé à Madame la Présidente de mettre à l'étude quelles seraient les améliorations possibles sur l'axe Paris – Limoges – Toulouse, qui permettraient de mettre Limoges à 2h, voire 2h10.

Je ne parle pas du projet à 1h50. Il faut que les choses soient claires, 1h50, c'est le meilleur parcours, mais d'après RFF, il ne concerne qu'une desserte sur dix. Autrement dit, pour des raisons de rentabilité, 90 % des trains devront faire la jonction à Poitiers. De ce point de vue, les temps de parcours sont plutôt de l'ordre de 2h, voire 2h10, suivant les options choisies, voire légèrement plus.

Je crois qu'il faut que tout le monde ait cela en tête. Car y compris dans les projets qui ont été analysés par RFF, projets abandonnés, notamment celui de 1991, à une époque où les trains ne circulaient ni à 300 ni à 320 kilomètres / heures, le document de RFF précise que ce projet prévoyait de mettre Limoges à 2h07 de Paris, par construction de 120 kilomètres de lignes LGV à des points à préciser.

J'ai donc demandé cela à l'étude pour contribuer au débat.

Ma préoccupation aujourd'hui tient compte effectivement du fait qu'il faudra prendre en compte dans la réflexion, à la fois celle de ceux qui, comme dit le poète, « croient au ciel et ceux qui y croient un peu moins », mais de toute façon, qui participent tous du même combat, c'est-à-dire améliorer la desserte du Limousin.

Je suis obligé de scinder ma proposition, mais elle ne peut être comprise que dans sa cohérence globale.

Premier élément de cette proposition : compte tenu des travaux importants qui ont eu lieu sur la voie Paris – Toulouse, le gouvernement, puisque c'est lui qui pilote cette affaire, tout en poursuivant les études sur le barreau, se ferait honneur en honorant la signature de l'Etat de mise en œuvre du TGV pendulaire. C'est possible dans un délai bref de deux ans.

Je peux vous confirmer qu'en effet, il n'obtiendrait pas immédiatement sa performance maximale, compte tenu du fait qu'il faudra des travaux sur l'infrastructure, notamment la suppression des passages à niveau, et quelques améliorations au niveau de l'alimentation électrique.

Mais c'est possible rapidement et cela constitue une amélioration immédiate, avec une ouverture sur le réseau TGV national et international, la desserte de Roissy, la possibilité d'aller jusqu'à Lille – puisqu'on en discute déjà avec la SNCF sur la base

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public d'un TGV conventionné à partir de Juvisy – et y compris à partir de Marne-la-Vallée puisque le TGV Est va être mis en circulation, d'accéder à Strasbourg et à l'Europe centrale.

Il y aurait donc là une amélioration rapide et immédiate.

Deuxième axe de ma proposition, qu'il ne faut pas séparer du premier, est que dès lors que la ligne LGV Limoges – Poitiers, décidée par l'Etat - qui aurait pris dans ce domaine ses responsabilités, puisque c'est lui qui l'a initiée et qui a décidé d'abandonner les autres propositions – financé pour une part importante par lui, serait réalisée, la première partie de ma proposition constituerait un complément utile et une amélioration importante et notable sur laquelle je m'explique.

En effet, la construction du barreau Limoges – Poitiers va concerner, dans la desserte Grande Vitesse, uniquement Limoges. Mais tout le monde ici est soucieux du territoire limousin dans son ensemble, y compris des territoires environnants. Pour aller jusqu'à Brive, il nous est proposé de circuler comme un train normal. Pour aller jusqu'à Cahors, il nous est aussi proposé de circuler comme un train normal. Il faudra même peut-être aller jusqu'à Toulouse.

Je comprends que la région Midi Pyrénées se positionne quand on dit que l'on va relier les deux axes SEA et TGV Méditerranée, d'une part, Bordeaux – Toulouse, qui a été mis à l'étude, ensuite Toulouse – Narbonne – Montpellier. Mais elle n'est pas certaine de l'avoir à l'horizon 2016 ni 2020. Elle aura donc besoin d'une desserte de qualité avec des améliorations rapides.

De ce point de vue, le projet intéresse beaucoup de monde.

Ces prolongements pourraient bénéficier de gains de temps substantiels avec la mise en place de TGV pendulaires dont je dis qu'ils sont de véritables TGV.

Je sais que de ce point de vue, je vais avoir quelques remarques. Je vais donc essayer de répondre par avance à quelques-unes d'entre elles.

Je réponds par avance en citant un exemple. Il y a, à l'heure actuelle, la desserte programmée de la Bretagne par une ligne LGV Paris – Rennes, et la desserte s'arrête là. Sauf que la Bretagne dit : une part importante de mon territoire est au bout, là-bas, j'ai donc besoin de desservir Rennes – Brest, Rennes – Quimper. Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003, qui a supprimé pour le Limousin la possibilité d'une desserte par TGV pendulaire, a gardé cette possibilité, que d'ailleurs RFF et la SNCF devront mettre en œuvre puisque c'est une décision du CIADT, de continuer la desserte par TGV pendulaire. Ce n'est pas mal !

Premier élément donc qui me dit que si ma demande était acceptée, elle permettrait de vaincre un obstacle, celui de dire qu'il y a peu de matériel concerné. A savoir qu'il pourrait y avoir une mutualisation des matériels, une mutualisation pour les ateliers de maintenance. Il y aurait peut-être en même temps des perspectives pour nos voisins de l'Auvergne qui risquent de se voir condamnés pour encore des années d'une autre desserte entre Paris et Clermont que par le train TEOZ.

Je pense donc qu'il y a là un gage de progrès pour le Limousin et de garantie, y compris pour la Bretagne, de ne pas subir la désillusion des Limousins. Je préfère tenir. En même temps, si je commence à tenir, je dis : cela vaut peut-être la peine que j'attende et que je patiente. Mais je souhaite que nous ayons des signes.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
J'ai participé lundi à une rencontre organisée par l'Association Avenir Rail, au cours de laquelle Monsieur ESTROSI, le Ministre délégué à l'Aménagement du Territoire est venu nous faire de beaux discours sur la nécessité du ferroviaire et l'investissement. Mais il y avait Monsieur LONGUET, Président de l'AFIT. L'AFIT est l'Agence de Financement des Infrastructures Ferroviaires de Transport.

D'après les statuts de l'Agence, 80 % de ses moyens doivent être consacrés au transport ferroviaire.

Monsieur LONGUET a dit, ce que je partageais depuis longtemps, que le gouvernement RAFFARIN, en mettant en place cette agence avait fait quelque chose d'extrêmement important parce que les financements de cette agence devaient provenir des péages autoroutiers. Sachant que les autoroutes étaient à l'heure actuelle financées, amorties, et qu'à partir de là, tous les péages des citoyens qui circulent avec leur voiture devaient être réinvestis, dans le cadre de la défense de l'environnement, de la nécessité de nous donner des infrastructures ferroviaires importantes, dans le ferroviaire.

Monsieur LONGUET a déploré, comme je l'ai déploré moi-même, la décision du nouveau gouvernement de privatiser ces infrastructures et donc à partir de là, de priver l'Agence de Financement de moyens pérennes, car les péages tomberaient tous les ans dans les caisses de l'AFIT. Ce ne sera plus le cas.

Monsieur LONGUET a expliqué que sur les 4 milliards qui proviennent de la vente de ces autoroutes à des sociétés privées, 2 milliards sont déjà pris, les 2 autres vont l'être, et à partir de 2011 il a dit « je n'ai plus guère de possibilités de financement ».

Voilà pourquoi je dis que ces questions sont importantes et qu'il faut que nous ayons des signes.

Je vais donc conclure en disant que la proposition que je fais est une proposition qui permet une réponse rapide à des besoins, pas à tous, mais à des besoins du Limousin. C'est une proposition de réalisation progressive. Le barreau n'a de sens et d'utilité possible que s'il est réalisé d'un seul tenant.

Cette proposition s'inscrit non pas en opposition, mais en complément - si la LGV Poitiers - Limoges voit le jour - de cette proposition pour l'améliorer notablement comme j'ai essayé de le montrer.

C'est aussi une proposition qui permettra à l'Etat, s'il la retient, de retrouver sa crédibilité. Car si sa signature était honorée, il permettrait aux Limousins d'avoir des raisons d'espérer et de croire, parce qu'ils auront perçu des signes après avoir été très souvent maltraités et déçus.

Voilà le sens de la proposition que je soumetts, qu'il faudra bien sûr étudier. La SNCF et RFF sont en capacité de le faire, de le faire dans le cadre d'un contexte global. Je partage cette réflexion qu'il faut avoir des projets qui s'inscrivent dans un aménagement global, de nos territoires mais aussi du territoire national.

Je vous remercie et je suis prêt à répondre à vos questions.

Mme LARIVAILLE

Débat avec la salle

M. THEPIN

Je ne peux que soutenir ce projet concernant le POLT TGV pendulaire car en fin de compte, cela fait partie de mes propositions.

Dès que l'on aborde certains sujets, certains s'en vont et cela est dommage.

C'est dans l'immédiat que cela se fait. C'est autour de cela qu'il faut que les gens du Limousin, du Centre, se battent en premier, et ensuite, nous aborderons le problème des TGV pour desservir nos régions.

Par ailleurs, actuellement, les Conseils Régionaux ont presque tous la même couleur. Il serait intéressant qu'au niveau des transports, ils aient aussi une approche pour parler de ce genre d'aménagement du territoire mais aussi pour aborder le problème de la transversalité.

M. CANIAUX

Je suis un peu dans la confusion. J'entends dire que le POLT peut se mettre en place rapidement, en un claquement de doigts, d'ici 2008. J'aimerais entendre RFF sur ce sujet.

Si en effet, on peut mettre le POLT demain, pourquoi pas ?

M. PAMBOUTZOGLOU

Je n'ai pas dit : en un claquement de doigts.

M. CANIAUX

Non, il ne s'agit pas de vous.

M. PAMBOUTZOGLOU

J'ai dit que cela pouvait se mettre en œuvre...

Mme LARIVAILLE

Nous passons tout de suite la parole à RFF.

M. SALIN

La réponse se fera en deux temps. Je répondrai sur la concertation et Richard ROUSSEAU répondra sur le pendulaire.

RFF a mené des études pendant plus d'une année, mais il ne les a pas menées seul dans son coin. Il y avait un comité de suivi auquel appartenaient notamment les régions. Nous avons tenu les régions informées du contenu et du suivi des études. Je pense que c'est un important à répéter. RFF n'a pas fait d'études sans en informer les partenaires avec lesquels il a l'habitude de travailler sur tous les projets français.

M. ROUSSEAU

Naji RIZK qui a travaillé longuement sur le dossier de Poitiers – Limoges s'occupe aussi du dossier Bretagne. Il pourra donc faire un point d'actualité par rapport à la pendulation et au dossier Bretagne.

Je voulais dire que nous savons tous, y compris sur la mise en place du matériel TER, que mettre en place du matériel ferroviaire n'est pas comme acheter des camions ou des autobus directement chez le concessionnaire et de les mettre en service la semaine suivante.

Pour tous les TER qui ont été mis en service au fil des années, il y a eu des périodes de définition. Les responsables régionaux savent très bien que le délai de conception et de mise en place d'un matériel ferroviaire est plus proche de quatre ou cinq ans, quand il ne s'agit pas d'un matériel complexe, que d'un autre délai.

En ce qui concerne le matériel pendulaire, matériel particulièrement complexe dans le cadre du POLT, qui était l'adaptation par transformation à mi-vie de TGV Atlantique, il est certain qu'au moment où la décision a été prise d'arrêter le projet POLT, la configuration des matériels en question – je parle sous le contrôle de la SNCF qui pourra peut-être apporter des précisions – n'était pas encore complètement définie. On était encore loin de la fabrication et de la réalisation de ces types de matériels.

Je voudrais que l'on ait cette lucidité, par l'expérience que nous pouvons avoir sur tous les matériels TER, de se dire que si l'on était arrivé à la bonne définition, il restait encore plusieurs années. Si une démarche de ce type devait être activée, à supposer que des changements fondamentaux se fassent dans les réflexions en cours, je pense qu'il y aurait plusieurs années, quatre ou cinq ans, avant qu'un matériel opérationnel puisse être en service.

Je voudrais que Naji RIZK donne des précisions pour ce qui concerne la Bretagne.

M. PAMBOUZOGLOU

Madame, me permettez-vous de donner un élément de réponse ?

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
Monsieur ROUSSEAU, la proposition a été faite, comme cela a été rappelé, par Monsieur PONS et Madame IDRAC qui était Secrétaire d'Etat et qui est aujourd'hui Présidente de la SNCF.

Les études ont duré jusqu'en 2001, au moment de la signature du protocole. Si à l'époque, RFF et la SNCF avaient tenu de manière publique dans les diverses réunions que nous avons eues à ce moment-là, les raisonnements que vous nous tenez aujourd'hui, nous vous aurions écoutés. Nous aurions peut-être dit : ce projet n'est pas bon. Sauf que RFF et la SNCF ont apposé leur signature au bas du protocole pour une réalisation 2005-2006.

Aujourd'hui, il devrait donc circuler.

Avez-vous signé sous la pression ? Dans ce cas, je peux vous demander sous quelle pression nous présentez-vous cela aujourd'hui ?

Dans la manière dont vous présentez les gains de temps sur le TGV pendulaire dans le projet, vous nous expliquez qu'on gagne du temps dans les courbes. J'ai fait deux essais entre Brive et Cahors et j'ai constaté qu'on pouvait rouler à 130 kilomètres / heures vitesse constante et cela a été le cas pendant toute la durée du parcours, alors qu'un train Corail roule à 105 voire 110 kilomètres / heures à certains moments sur cette même ligne.

Vous nous expliquez dans le document qui est soumis au débat public, qu'on gagne 8 minutes sur Limoges – Brive. Ce qui est effectivement exact. Vous nous expliquez qu'on gagne zéro minute entre Brive et Cahors. Je ne vous comprends pas.

Vous prendrez, Mesdames et Messieurs, les documents. Lorsqu'il s'agit d'évaluer les gains gagnés sur le TGV Limoges – Poitiers, vous prenez comme meilleur temps de référence 2h50 pour Paris – Limoges.

Pour comparer les gains de temps, sur la desserte actuelle, ils disent que le meilleur temps de parcours entre Paris et Limoges est 2h50. A partir de là, on gagne une heure avec le projet dans le meilleur des cas.

Parallèlement, vous expliquez que pour le TGV pendulaire, le meilleur temps de référence entre Paris et Limoges est 2h46. Vous faites perdre déjà 4 minutes.

Je comprends qu'avec des arguments de ce type, on n'avance pas. Vous minimisez les gains du TGV pendulaire. En même temps, sur Cahors – Brive, vous dites que le gain est de zéro. Il faut revoir vos chiffres !

De la même façon qu'on nous a expliqué et qu'on a rendu publique la première contribution de RFF au débat public, qui expliquait qu'avec la ligne Limoges – Paris, on était dans l'impossibilité de desservir l'aéroport de Roissy. J'ai signalé cela à Monsieur Naji RIZK qui m'a dit que cela serait corrigé. Mais cela a mis du temps ; je ne sais pas si cela a été corrigé.

Aujourd'hui, on négocie effectivement avec la SNCF un TGV conventionné qui desservirait Roissy et Lille à partir de Juvisy.

Je dis qu'il n'y a pas eu une présentation honnête des choses. Je demande que le débat se recentre et que l'on ait une approche qui permette aux gens de se faire une véritable idée.

M. SALIN

A ce propos, je vous avais déjà donné la réponse mais nous allons la reprendre.

S'agissant des temps qui avaient été donnés, un document technique donnait Limoges à 2h30 et Brive à 3h24. Je ne parle pas de delta, on prend le temps qui a été donné.

Il se trouve qu'une deuxième étude a été réalisée par la SCNF et a pris les temps réellement faits, temps qui diffèrent à partir de Brive pour une simple et bonne raison, c'est qu'à l'époque, la Région Midi-Pyrénées avait demandé que les gains de temps générés par le POLT soient redistribués sur des nouvelles dessertes.

Il s'agit d'un document officiel de la SNCF que vous pourrez vous procurer. On avait, jusqu'à Brive, les effets de la pendulation que l'on capitalisait, et au-dessous de Brive, il y avait des arrêts supplémentaires. C'est-à-dire que le gain généré par la pendulation était redistribué sur des arrêts supplémentaires.

C'est ce qui explique qu'au final...

M. PAMBOUTZOGLU

Vous permettez que je m'inscrive en faux. Je vais vous expliquer pourquoi. Je m'inscris en faux ; j'ai peut-être tort mais je pose le problème. Vous gagnez huit minutes entre Limoges et Paris. Ce sont vos chiffres.

... Sept – huit minutes, c'est ce qui est écrit.

... A cause de la pendulation. Mais vous n'ignorez pas que des arrêts étaient prévus à Uzerche ; il pouvait donc y avoir aussi des pertes à ce niveau.

Entre Brive et Cahors, il n'y avait pas 30 arrêts de prévus. Toute la politique d'arrêts en gare a été prévue et mise en place avec l'accord de tous. Il y avait un arrêt - mais pas pour tous les trains pendulaires - devait se faire à Souillac, ce qui était légitime.

M. SALIN

Il y avait trois arrêts.

M. PAMBOUTZOGLU

... Le temps de zéro minute est celui prévu à Cahors.

Je ne vais pas faire un débat sur ce point, ce n'est pas l'essentiel.

M. RIZK

Concernant la Bretagne, nous ferons juste un point d'information de l'avancement des études. En fait, le projet breton au-delà de Rennes est composé de deux phases. La première phase ne concerne que des TGV classiques qui circulent aujourd'hui sur les lignes puisqu'ils vont déjà à Rennes sur le réseau classique, et au-delà, vers Brest et Quimper.

Il s'agit là de gagner quatre ou cinq minutes sur chacune des branches bretonnes pour du TGV classique. Cette phase a fait l'objet d'un avant-projet. Elle a fait l'objet d'une décision ministérielle et de l'approbation de l'avant-projet.

Il y a eu une première phase de travaux, il y a environ un an, sur la branche sud bretonne, qui a été réalisée pour gagner quelques minutes. D'autres travaux sont en cours et d'autres études partielles sont en cours de façon éparpillée sur le réseau au fur et à mesure.

S'agissant de la deuxième phase, qui concerne l'éventualité de mettre en place des trains pendulaires avec un peu d'amélioration de l'infrastructure qui va avec, les études sont toujours en cours. L'avant-projet n'a pas démarré sur cette phase et l'Etat, dans la décision ministérielle concernant la première phase, a spécifié une demande pour qu'on réétudie la faisabilité de la mise en place d'un train pendulaire, les conditions économiques, la rentabilité socioéconomique et les conditions d'exploitation et de maintenance pour le transporteur.

Je pense que l'Etat, mais ce n'est qu'un avis personnel, a tiré les leçons de POLT pour éclairer de plus en plus le sujet pendulaire.

Ces études sont en cours aujourd'hui et ne donneront lieu à des résultats qu'en 2007. Si la SNCF souhaite ajouter des informations...

M. PAMBOUZOGLOU

Je donne une précision au préalable. Si vous dites cela, je suis inquiet sur le fait qu'à l'heure actuelle, l'Etat serait en train de tirer les conclusions du POLT.

Je vous dis que les conclusions du POLT ont été tirées au CIADT de décembre 2003. L'Etat devait donc disposer de tous les éléments permettant de remettre en cause le projet, de son propre point de vue. Il disposait donc des mêmes éléments concernant la Bretagne.

Or, le CIADT du 18 décembre 2003 a bien indiqué que la desserte se ferait non pas, Monsieur RIZK, par train pendulaire, ce qui est autre chose qu'un TGV pendulaire. Si l'on devait faire avec un train pendulaire, cela voudrait dire qu'il y aurait rupture de charges en gare de Rennes. On ferait descendre les gens du TGV pour les faire monter dans un train pendulaire. Je sais que ce n'est pas cela qui est prévu. C'est le TGV pendulaire.

Je demande qu'on rétablisse les choses, qu'on ne raconte pas aux gens une partie de la réalité.

... Il va bien falloir que RFF et la SNCF s'habituent à utiliser le mot pendulation et je vais vous expliquer pourquoi. S'agissant du matériel Corail actuellement en Limoges, le 05 octobre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers Limoges Commission Particulière du Débat Public
circulation, il faudra s'interroger, à partir de 2013, sur la possibilité de le maintenir. Il faut savoir quels seront les matériels de substitution disponibles. Les constructeurs s'y préparent partout dans le monde.

Que constate-t-on sur le marché ? Il y a deux types de trains : des TGV et des trains pendulaires, aptes aujourd'hui à rouler à 250 kilomètres / heure, voire plus. Il faudra donc bien que cette question soit posée à un moment donné et qu'elle ne soit plus taboue en France.

Je me suis déplacé dans d'autres pays, en Espagne, au Portugal, en Italie, en Finlande. On voit des trains dont les vitesses atteignent 220 kilomètres / heure car il s'agit de la première génération.

Voilà pourquoi je dis que ma proposition peut être retenue si l'obstacle ne se trouve pas au niveau du réseau.

Mme LARIVAILLE

Très bien. Nous vous remercions, Monsieur PAMBOUTZOGLU. Je vous remercie tous d'être restés nombreux. Cette réunion a été très riche et très intéressante. Vous connaissez le calendrier des réunions publiques auxquelles je vous invite à participer.