

Débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Limoges, le 13 décembre 2006

Réunion de clôture

Participants :

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

MAÎTRE D'OUVRAGE RFF : Hervé DE TREGLODE ; Sylvestre SALIN ;
Richard ROUSSEAU

INTERVENANTS :

M. LEBŒUF - Directeur Développement Grandes Lignes de la SNCF ;
M. LABROUSSE - Représentant d'une Association de maintien et de développement
des services publics sur le canton de Saint-Vaury dans la Creuse ;
M. RODET - Député Maire de Limoges, Président de la communauté d'agglomération ;
M. RICHERT - Secrétaire des Cheminots CGT de la Creuse ;
M. BEL - Représentant du MEDEF Centre ;
M. HUGON - Député de Châteauroux ;
Mme DUFOUR - Conseillère Régionale, Présidente de la Commission Infrastructures
du Conseil Régional du Limousin ;
Mme PEROL-DUMONT - Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne ;
M. BOURION - Directeur Régional de l'Équipement du Limousin ;
M. LIMOUSIN - Président de la CCI de Limoges ;
M. DELAGRANDE - Président du Conseil Economique et Social du Limousin ;
M. AUBESSARD - Délégué CGT Cheminot Limoges ;
Mme AUDOUSSET - Deuxième adjoint au Maire de La Souterraine ;
M. MARSAUD - Député de Haute-Vienne, Première Circonscription ;
M. FRUGIER - Directeur des Ressources Humaines du Groupe LEGRAND ;
M. GUERRIER - Maire de Saint-Sulpice-le-Guérétois, Vice-président de la
Communauté de Commune de Guéret - Saint-Vaury et Conseiller Régional ;
M. DEFAIX - Porte-parole de la Fédération Nationale des collectifs de défense et de
développement des services publics ;
M. PACHECO - Chef d'un établissement de santé mentale ;
M. CLEMENT - Directeur Régional de l'Environnement du Limousin ;
M. CANIAUX - Président d'ALTRO ;

*M. TEISSEDRE - Maire Adjoint à Guéret ;
M. D. THILLET - Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées ;
M. COFFIN ;
M. PARELON - Vice-président de l'UNEF ;
M. REILHAC - Conseiller Municipal Délégué de Limoges ;
M. KIENER - Adjoint au Maire de Limoges ;
M. VAREILLE - Université de Limoges ;
Mme BOULESTIN - Adjointe au Maire de Limoges ;
M. AUXEMERY - Adjoint au Maire de Limoges ;
Mme BIDON - Bureau des Verts Limousin ;
M. JANNOTY.*

Introduction

Mme LARIVAILLE – Présidente de la Commission Particulière du Débat Public

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

Cette réunion est une réunion de clôture, non pas du débat public puisque celui-ci se termine le 18 décembre à minuit, ce qui vous donne encore quelques jours pour vous exprimer, mais une réunion de clôture des réunions publiques.

Ce soir, nous ne débattons pas, ce qui veut dire que, si vous avez des questions à poser au maître d'ouvrage, ou des avis qui appellent une réponse de la part du maître d'ouvrage ou de la Commission, vous êtes invités, bien entendu, à les formuler par écrit et nous vous répondrons par écrit.

Cette réunion a pour objet de vous présenter les principaux éléments qui ont caractérisé le débat, au niveau de la forme et du fond, vus par la Commission Particulière du Débat Public. J'ai bien dit « principaux éléments » car il ne s'agit pas, aujourd'hui, de vous faire le compte-rendu du débat. D'abord, comme je l'ai dit, le débat n'est pas terminé et puis, nous avons encore beaucoup de travail à faire pour la préparation de ce compte-rendu.

Par ailleurs, le compte-rendu que nous ferons ne peut être rendu public qu'après avoir été validé par la Commission Nationale du Débat Public.

Au cours de cette réunion, nous entendrons la Commission, ensuite, les différents acteurs du débat ; le maître d'ouvrage nous dira ce qu'il retient du débat. Je vous inviterai, ensuite, à préciser quelle est votre position à l'issue de ce débat.

Nous sommes intéressés, bien entendu, à avoir votre opinion sur le débat lui-même, son déroulement, et ce que vous en avez retiré.

Vous êtes très nombreux et vous serez sans doute très nombreux à souhaiter intervenir. Je pense qu'il nous serait évidemment difficile, dans ce cadre, de fonctionner sans quelques règles. Je vous demanderai donc impérativement de faire vos demandes d'intervention par écrit. Pour traiter ces demandes et respecter le principe de neutralité qui nous est imposé, nous avons mis en place un dispositif qui permet d'enregistrer les demandes au fur et à mesure qu'elles nous parviennent, et de les afficher sur l'écran. Vous serez ainsi informés de votre rang de passage.

Je vous remercie de bien vouloir vous plier à cette petite discipline et, par ailleurs, je vous demanderai d'être le plus synthétique possible, chaque intervention ne devant pas durer plus de 5 minutes. Nous serons très stricts sur ce point ; Monsieur ANDRAULT, membre de la Commission, qui est magistrat d'origine, veillera au grain, c'est-à-dire 5 minutes pas plus. Sachez, de plus, que la parole ne vous sera donnée qu'une fois, donc à vous de vous discipliner aussi.

Bien entendu, je souhaite que tout ça se passe en toute sérénité et en toute cordialité.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Comment va s'organiser la réunion ?

- La Commission Particulière va vous présenter les différentes phases du débat, la phase préparatoire du débat public, ensuite l'organisation du débat public, comment nous avons organisé ce débat, le déroulement du débat public avec quelques statistiques en ce qui concerne la participation du public, de la presse et puis, les enseignements essentiels que nous avons tirés à ce jour de ce débat.
- Ensuite, nous aurons une intervention du maître d'ouvrage qui dira ce qu'il a retenu du débat.
- Enfin, la parole sera à la salle.

Intervention de la Commission Particulière du Débat Public

Pierrette LARIVAILLE

Nous allons commencer par la phase préparatoire du débat public.

🔗 Les dates clés

Quelques dates clés pour rappeler comment tout cela s'est organisé :

- Le 18 octobre 2005, la Commission Nationale du Débat Public reçoit la lettre de saisine de Réseau Ferré de France et le dossier joint concernant la création d'une ligne grande vitesse entre Poitiers et Limoges.
- Le 7 décembre 2005, la Commission Nationale décide que ce projet doit faire l'objet d'un débat public, considérant l'importance des enjeux en termes socio-économiques et d'aménagement du territoire, son intérêt national, l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement, selon les différents scénarios envisagés.
- Ce même jour, le 7 décembre, elle me désigne comme Présidente de la Commission Particulière du Débat Public, à qui elle confie l'organisation de ce débat.
- Le 1^{er} mars, la Commission Nationale arrête définitivement la composition de la Commission Particulière composée de 5 membres :
 - Michel PERIGORD,
 - Josette FOURRIER,
 - Michel ANDRAULT,
 - André POINTUD,
 - et moi-même.
- Le 5 juillet, la Commission Nationale du Débat Public considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour permettre d'engager le débat et approuve le calendrier du débat que nous lui proposons, calendrier qui fixe la date d'ouverture du débat et la fin du débat, et programme des réunions publiques.
- Dès le 6 juillet, la Commission Particulière informe par presse interposée et procède à la mise sur le site du dossier du maître d'ouvrage.
- Le 29 août, le débat public est lancé par deux conférences de presse :
 - une à Limoges,

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
- une à Poitiers, en présence de Monsieur Yves MANSILLON, Président de la Commission Nationale du Débat Public.

Entre-temps, nous avons fait de l'information, mais nous vous en parlerons tout à l'heure.

➤ Le 1^{er} septembre, le débat public est ouvert.

🔗 **Le fonctionnement de la Commission**

En ce qui concerne le fonctionnement de la Commission, l'ensemble des moyens nécessaires au fonctionnement de la Commission et à l'organisation du débat a été mis en place par RFF sur demande de la Commission.

Une secrétaire générale a été recrutée au 1^{er} février, Jennifer LIEGEOIS, que vous connaissez tous maintenant, puis, une assistante, Isabelle URO, et, plus récemment, une autre assistante, Cécile LUCAS, qui s'occupe plus spécialement de la gestion du système « questions – réponses ».

La Commission Particulière a pu disposer début mars de locaux équipés 31 Place de la République à Limoges et s'assurer ultérieurement pour l'organisation du débat des conseils et de l'assistance d'une agence spécialisée qui est représentée par Eric ANDRE.

Une des premières tâches que la Commission se soit assignée, ça a été de rencontrer les acteurs du territoire. Des contacts ont été établis avec l'administration, les préfets, les services de l'Etat, les élus au niveau régional, départemental et local, les Chambres Consulaires, les Associations, etc.

Nous avons également participé, sur invitation de Monsieur le Préfet BUR, aux réunions du comité de suivi les 3 avril et 12 mai.

L'objectif de ces contacts était, pour nous, d'informer nos interlocuteurs de la tenue du débat public, de présenter la Commission, sa mission, d'expliquer les principes du débat public et enregistrer leurs observations, tant sur l'organisation du débat que sur les problématiques à aborder.

Parallèlement à ces rencontres, nous avons travaillé avec le maître d'ouvrage dans le cadre de la préparation du dossier qui devait permettre d'ouvrir le débat. Ces rencontres nous ont permis de comprendre la problématique du projet et du maître d'ouvrage.

Le rôle de la CPDP et, en dernier ressort, de la CNDP, a été de s'assurer que les informations, les explications et les justifications fournies par le maître d'ouvrage étaient suffisamment complètes au vu notamment des objections ou interrogations que nous avons relevées lors de nos entretiens préalables, ceci pour que le débat puisse se passer dans les meilleures conditions.

Le maître d'ouvrage conservait, bien entendu, dans ce cadre, l'entière responsabilité de son dossier, tant sur le fond que sur la forme. La Commission s'est attachée

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public également à ce que le dossier soit suffisamment clair et accessible au plus grand nombre.

La Commission Particulière du Débat Public ne s'était pas interdit de demander, en cours de débat, des éléments complémentaires au maître d'ouvrage. C'est précisément ce qui a été fait et qui a conduit, en particulier, RFF à publier la petite plaquette que vous connaissez et qui se veut répondre aux questions qui ont été les plus fréquemment posées au cours des 2 premiers mois du débat.

Voilà ce que je souhaitais dire rapidement concernant le contexte dans lequel le débat s'est organisé. Maintenant, nous allons vous présenter l'organisation du débat, le déroulement du débat et, ensuite, les enseignements principaux tirés de ce débat, sachant que nous n'en sommes pas au compte-rendu.

Pour la présentation de l'organisation, c'est Josette FOURRIER qui va s'en charger.

Pour le déroulement du débat, c'est Michel PERIGORD qui en est chargé.

Pour les enseignements essentiels que nous tirons aujourd'hui de ce débat, c'est André POINTUD qui les rapportera.

Je passe tout de suite la parole à Josette FOURRIER qui va vous donner quelques éléments concernant l'organisation du débat.

↳ **L'organisation du débat**

Mme FOURRIER

Le travail avec RFF sur le document de présentation du projet, d'une part, les rencontres avec les acteurs concernés par le projet, d'autre part, nous ont permis de définir les grandes lignes de l'organisation de ce débat.

Nous nous sommes d'abord interrogés sur les questions relevant du débat, ainsi que sur le périmètre territorial concerné. Il nous est rapidement apparu que, au-delà de ce qui touche aux options de passage, la question de l'opportunité du projet était centrale et que, par conséquent, s'agissant du territoire concerné, il devait dépasser celui supportant les options de passage, pour englober la quasi-totalité du Limousin, notamment l'Ouest de la Creuse et de la Corrèze, mais aussi les départements du Lot, de la Dordogne et de l'Indre. Nous avons même envisagé, un temps, de nous rendre à Aurillac, donc un périmètre très large d'impact du projet.

Par ailleurs, nous avons considéré comme nécessaire d'éclairer le débat en apportant des éléments d'information complémentaires portant sur l'aménagement du territoire, les perspectives d'évolution de la mobilité, ainsi que les effets de la grande vitesse ferroviaire sur l'environnement humain et naturel, d'où l'organisation des réunions thématiques permettant d'écouter des experts que nous avons sollicités ou des spécialistes de Réseau Ferré de France.

Il nous est également apparu nécessaire de consacrer une réunion à l'audition des propositions alternatives ou complémentaires qui avaient été portées à notre

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public connaissance, ainsi qu'un atelier que nous avons appelé « atelier pédagogique » sur la question délicate du financement.

Nous sommes donc arrivés au calendrier des réunions publiques que vous voyez, que vous connaissez, parce que beaucoup d'entre vous l'ont suivi avec nous.

Il y a eu, en gros, une première phase autour des réunions territoriales qui a permis de se rendre sur l'ensemble du territoire impacté par le projet, et une deuxième phase en fin de période autour des réunions de proximité qui se sont tenues sur les zones concernées par les options de passage à Bellac, Montmorillon et Confolens.

↳ **Mise en place du dispositif de communication**

La phase d'organisation a également été consacrée à la mise en place du dispositif de communication parce qu'un débat public qui n'est pas connu ou un débat public qui ne permet pas l'expression des populations est un débat public qui ne sert à rien.

Notre dispositif de communication a poursuivi un double objectif :

- premièrement, assurer l'information des habitants du territoire concerné, afin de favoriser leur participation au débat, autrement dit, qu'ils sachent tout simplement que les réunions ont lieu, où elles ont lieu et quand ;
- deuxièmement, donner à ces habitants les moyens de s'exprimer, de questionner le maître d'ouvrage et de faire connaître leur opinion.

D'où, ce que vous voyez là, un dispositif d'information reposant entre autres sur :

- la diffusion, par mailing non adressé, aux habitants de la Haute-Vienne, de la Creuse, de la Corrèze, de la Vienne, d'une partie de la Charente, d'un dossier comprenant la synthèse du document du maître d'ouvrage, ainsi que la première lettre du débat ;
- l'envoi de documents aux institutionnels, c'est-à-dire aux élus locaux, aux chambres consulaires ;
- l'envoi de documentation à la demande, ce qui n'est pas noté ici ;
- la diffusion dans des lieux publics, gares, mairies, etc. ;
- des supports de documentation également dans des lieux publics, des expositions permanentes comme celle qui est à l'entrée, dans les gares et les mairies ;
- des encarts dans la presse pour annoncer les réunions, voire des distributions de tracts dans la rue, ce que nous avons fait à Périgueux, pour annoncer la réunion de Périgueux ;
- un dispositif de relation avec les médias qui nous a permis d'avoir de nombreux relais dans la presse régionale, la radio et la télévision.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Il faut dire aussi que nous avons participé à la foire-exposition de Limoges ; nous avons eu un stand au mois de mai 2006 qui nous a permis d'informer déjà une partie de la population concernée, très en amont de l'ouverture du débat.

S'agissant des possibilités d'expression données aux populations concernées par ce projet, nous avons :

- un site internet qui a été mis en ligne dès le mois de mai 2006, et qui contient tous les documents du débat : dossier du maître d'ouvrage, journal du débat, études, cahiers d'acteurs, etc. ;
- un système de questions – réponses, questions pouvant être adressées par lettre T ou par mail, consultables également sur le site internet ;
- un journal du débat qui comprend 4 numéros ;
- des cahiers d'acteurs qui sont au nombre de 21 pour le moment ;
- plus, bien sûr, les réunions publiques ;
- ainsi que la possibilité de se rendre dans les locaux de la Commission à Limoges pour consulter les textes ou pour faire connaître son opinion.

Les statistiques concernant l'utilisation de tous ces moyens d'expression vont vous être commentées par Michel PERIGORD.

Je voulais juste dire un dernier mot pour évoquer la réunion du 26 juin 2006, réunion des acteurs qui nous a permis de rassembler une cinquantaine de personnalités (élus locaux, responsables économiques, responsables associatifs) pour leur présenter les grandes lignes de l'organisation du débat et recueillir leurs suggestions et réactions qui nous ont été tout à fait précieuses. Voilà s'agissant du dispositif d'organisation du débat.

Je passe maintenant la parole à Michel PERIGORD qui va vous présenter le déroulement du débat.

↳ **Les statistiques du débat**

M. PERIGORD

Merci. Il s'agit du traitement des données statistiques relatives au débat. Je vais découvrir les derniers chiffres en même temps que vous parce que c'est un processus évolutif.

Au total, 260 articles de presse, 20 reportages télévisés : la couverture médiatique a été excellente et extrêmement riche et variée.

En ce qui concerne les avis et les contributions, 308 avis, 335 contributions, des courriers, des délibérations, des motions, des vœux, tout a été archivé.

La nature des documents

Limoges, le 13 décembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
En ce qui concerne, maintenant, la nature des documents qui sont arrivés à la Commission Particulière, vous pouvez constater que, sur les 335 documents qui nous sont parvenus, la moitié est issue des acteurs territoriaux. Ce sont eux qui arrivent en tête avec de très, très lourdes contributions, très étoffées.

Viennent ensuite les contributions écrites des citoyens qui se sont impliqués dans le débat avec 56.

En troisième position, arrivent les Associations.

Ensuite, les statistiques sont beaucoup plus dispersées.

La participation au débat

Là, il s'agit de la participation des personnes présentes aux réunions publiques tout au long du débat.

Nous arrivons donc à pas loin de 4.700 personnes si nous prenons en compte la séance de ce soir. C'est une fréquentation qui a été extrêmement dense tout au long des pérégrinations de la Commission, avec un pic à Châteauroux (1.500 personnes présentes à Châteauroux).

Les cahiers d'acteurs

En ce qui concerne les cahiers d'acteurs, 22 cahiers d'acteurs ont été déposés. 18 sont accessibles à la sortie de la salle, vous pouvez les prendre, les regarder. Les autres devraient être édités dans les jours qui viennent.

Ce qui est intéressant, c'est l'origine de ces cahiers d'acteurs et leur source. Par exemple, nous pouvons voir que « Clermont Métropole » a cru bon de nourrir un cahier d'acteurs. Egalement, le milieu associatif s'est très impliqué à travers les cahiers d'acteurs.

Ils se répartissent, en gros, en 3 catégories très équilibrées :

- les acteurs territoriaux,
- les acteurs associatifs,
- les acteurs institutionnels.

La consultation du site internet

La consultation du site : 15.000 consultations, très exactement 14.775 au 11 décembre. Les chiffres évoluent tous les jours. Vous pouvez constater qu'il y a eu une montée progressive en puissance avec un pic en septembre. C'est lié à l'arrivée dans les boîtes aux lettres de l'annonce de l'ouverture du débat public aux alentours des 15 - 20 août. Ensuite, il y a eu une consultation régulière de ces pages web, à raison de 3 - 4.000 par mois. Le mois de décembre n'est pas significatif, il n'est pas terminé.

Les questions

Les questions posées à RFF : en gros un millier, 978 pour être exact. L'essentiel de ces questions porte sur la justification du projet « pourquoi continuer ? », « pourquoi
Limoges, le 13 décembre 2006

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public lancer un troisième projet permettant de relier Limoges à Paris dans des conditions de temps meilleur ? ».

Ensuite, viennent les solutions ferroviaires alternatives et des questions sur le trafic, c'est-à-dire sur la fréquence des trains.

Les questions posées par thème à la CPDP : 32 questions sur le calendrier du débat, une trentaine de questions sur la procédure du débat, 65 questions en tout.

Ensuite, 50 questions ont été adressées à la SNCF. Globalement, il s'agit du prix du billet ou de la fréquence des trains qui sont évoqués à travers ces questions.

La Commission Particulière tient à souligner le remarquable travail de la presse. La production a été riche, variée, tant en phase préparatoire que pendant toute la durée du débat. Vous l'avez vu tout à l'heure, il y a eu plus de 260 articles de publiés, 20 reportages télévisés, de nombreux reportages radio qui ont porté sur le débat, ou le projet présenté par Réseau Ferré de France.

Cela nous a permis de démultiplier nos actions de communication et de vous informer sur le débat. Cet accompagnement médiatique nous a également aidés à vous tenir informés tout au long du débat de notre actualité. Beaucoup d'acteurs se sont exprimé dans la presse pour relayer leur prise de position au moment du débat donc, à nouveau, la Commission Particulière tient à remercier tous ceux, journalistes, rédacteurs en chef, responsables de publication, qui nous ont permis et qui vous ont permis d'être écoutés et entendus. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci Michel PERIGORD. André POINTUD, vous donnez un peu d'information concernant les enseignements que nous avons tirés jusqu'à présent de ce débat.

↳ Le fond du débat

M. POINTUD

La mission principale qui avait été assignée à la Commission Particulière du Débat Public était double :

- organiser le débat, il vous en a été rendu compte ;
- ensuite, rédiger un compte-rendu à désignation de la Commission Nationale et des instances qui seront appelées à décider.

Sur ce deuxième point, un certain nombre d'éléments importants ont été recueillis au cours du débat, et je vais vous en parler.

Bien entendu, l'énumération que je vais vous faire n'est pas exhaustive ; nous ne pouvons pas rentrer dans tous les détails de ce qui nous a été signalé ; nous allons

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public simplement en donner les grandes orientations et les principales positions qui se sont dégagées.

Les enseignements de ce débat, nous pouvons les grouper, en gros, en 6 chapitres. Le premier chapitre, c'est le contexte historique du débat.

Le contexte historique

Ce contexte était particulier, il a fait l'originalité de ce débat public. Pourquoi ? Parce que le projet qui vous a été présenté venait à la suite d'autres projets qui vous avaient été également présentés au cours des années passées, depuis 1991 - 1992 à peu près, notamment deux d'entre eux :

- d'abord le TGV Limousin à partir du fameux « y » renversé,
- puis, par la suite, le dossier pendulaire du POLT.

Et, enfin, depuis le compte-rendu du CIADT du 18 décembre 2003, le projet de ligne à grande vitesse entre Limoges et Poitiers.

Ce compte-rendu du CIADT en a surpris un certain nombre, notamment dans la région Limousin, et cette surprise a marqué un peu le déroulement du débat.

Les besoins et l'urgence

Deuxième chapitre, le besoin ressenti d'un désenclavement de la région et l'urgence de trouver une solution. Pour ceux qui ont souligné ce besoin, les arguments qu'ils ont présentés ont repris, en gros, l'essentiel de ce qui figurait dans le dossier qui a été soumis au débat.

D'abord, le constat de l'enclavement du territoire à desservir, l'éloignement des centres de décision, l'appartenance à cette grande tache blanche sur la carte ferroviaire des lignes à grande vitesse, le grand blanc du Centre de la France, cette appartenance à ce Massif Central que d'aucun ont estimé abandonner dans les projets de grande infrastructure ferroviaire, donc ce souci de rompre cet enclavement.

Deuxième argument, la nécessité de réduire le temps d'acheminement vers la capitale, vers la région parisienne, vers les centres européens de décision.

Certains se sont ralliés à l'objectif de 2 heures. D'autres ont pensé que cet objectif pouvait être un peu augmenté, mais, enfin, il demeurait chez tous le souci de réduire les temps de transport.

Troisième argument, la nécessité de raccordement au réseau à grande vitesse européen dont la région est actuellement dépourvue.

Enfin, autre argument et qui a été notamment souligné lors d'une réunion thématique, le bénéfice de l'effet davantage au point de vue de l'aménagement du territoire et du développement économique qu'engendre la construction d'une ligne à grande vitesse, tous ces arguments qui sont, finalement, de caractère classique, mais qui ont été soulignés dans les différentes réunions publiques.

Deuxième élément important, l'insistance qui a été mise sur l'urgence de trouver une solution et, à la limite, quelle que soit cette solution, pourvu qu'elle soit rapide. En

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public effet, l'échéance de réalisation d'une ligne à grande vitesse est de l'ordre de 10 ans et beaucoup ont souligné que la région ne pouvait pas attendre un délai aussi long et que des aménagements plus rapides s'imposaient avant l'expiration de ce délai.

Pour être complet, si l'opportunité de la réalisation d'une ligne à grande vitesse pour la région a été soulignée, il faut quand même dire que certains ont émis des doutes sur cette priorité. Ces doutes se retrouvent chez les représentants des Associations écologistes notamment qui ont contesté, pour certains au moins, l'opportunité et la priorité à donner à la construction nouvelle d'une ligne à grande vitesse, soulignant par-là qu'il était peut-être plus urgent de commencer par améliorer le réseau existant, qu'il s'agisse du réseau grande ligne ou du réseau régional.

Voilà pour ce qui est du besoin et de l'urgence ressentie.

L'opportunité d'une LGV entre Poitiers et Limoges

Troisième question qui se posait : est-ce que la réalisation d'une ligne à grande vitesse de Limoges à Poitiers est opportune ou pas ? Est-ce que le choix de cet investissement-là est le meilleur ?

Il y a des partisans de ce choix qui disent « oui, il faut le faire ». Il y a un deuxième groupe qui dit « oui, mais il y a peut-être autre chose aussi à faire » et il y a un troisième groupe qui dit « non, ce n'est pas le bon choix ».

Parmi ceux qui disent « oui », quels sont les arguments qu'ils avancent ?

- D'abord, la nécessaire création d'une liaison rapide entre Limoges et Poitiers. Bien sûr, il fallait s'attendre à ce que le côté Limoges insiste sur cet aspect et la ville, l'agglomération et le département de la Haute-Vienne ont insisté là-dessus, mais également, de l'autre côté, sur Poitiers et l'agglomération poitevine, nous avons ressenti le même besoin et il s'est exprimé pratiquement dans les mêmes termes.
- Deuxième argument qui est apparu également dans la plupart des réunions, c'est l'ouverture que permettrait cette ligne à grande vitesse sur la façade Atlantique. Je ne détaille pas, mais il a été souligné que cette ouverture sur Poitiers et sur la côte Atlantique était un besoin, notamment de la région Limousin.
- Troisième argument en faveur de ceux qui sont pour le choix de Poitiers – Limoges, c'est le fait que Limoges se trouve au voisinage de la ligne Sud Europe Atlantique, à faible distance donc d'une ligne à grande vitesse qui va être construite, dont la décision est prise et les travaux vont débiter. Il s'agit là d'une occasion à saisir et pourquoi le Limousin la refuserait-il ?

Voilà donc quels sont les arguments des gens qui sont pour.

Il y a un deuxième groupe, celui des intervenants qui ont manifesté un certain nombre d'autres priorités que celles-là, tout en ne refusant pas le choix de cette ligne à grande vitesse. Qu'ont-ils dit ?

- Ils ont dit d'abord qu'il y avait d'autres travaux urgents, en particulier l'amélioration indispensable du réseau TER et, en premier lieu, de la ligne TER qui va déjà de Poitiers à Limoges.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public

- Deuxième type d'investissement qui leur est apparu nécessaire et relativement urgent, l'amélioration des liaisons avec d'autres villes que Paris, en particulier avec Bordeaux et avec Lyon.
- Enfin et surtout, l'amélioration de ce que l'on appelle l'axe historique Paris – Châteauroux – Limoges – Toulouse auquel les défenseurs des investissements sur cette ligne ont manifesté un attachement qui n'est pas un attachement sentimental, mais avec des arguments de caractère économique qu'ils ont présentés.

Ces intervenants-là n'ont pas rejeté la ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, mais ont souligné qu'elle ne suffisait pas, tout au moins, dans l'immédiat en tout cas. Cette idée a dépanné, en quelque sorte, la région des difficultés dans lesquelles elle se trouvait au point de vue des transports.

Enfin, il y a un troisième groupe de ceux qui rejettent le choix d'une ligne Poitiers – Limoges. Ces gens-là, nous les retrouvons surtout dans les régions qui ne seront pas ou mal, à leur avis, desservies par cette ligne, en particulier, notamment, dans le département de l'Indre, dans le département de la Creuse et également dans d'autres régions éloignées.

Les propositions alternatives

Le quatrième chapitre, c'est celui des propositions alternatives. Ces propositions alternatives, nous en avons entendu trois principales.

- La première, il s'agit d'une proposition qui a été surtout soutenue par l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées et qui consiste sommairement à réaliser une ligne à grande vitesse de Paris à Châteauroux, dans une première phase, ultérieurement et éventuellement prolongée vers le Sud ;

Cette proposition émanant de cette Association a été présentée et a entraîné, à la demande de ceux qui l'ont présentée, la réalisation d'une étude complémentaire dont Madame la Présidente va peut-être vous donner un certain nombre d'éléments quant à la façon dont elle a été réalisée.

Mme LARIVAILLE

Effectivement, nous avons reçu, le 5 septembre, une demande de la part de Monsieur THILLET qui est Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées, concernant une étude comparative qui serait effectuée par RFF et qui tiendrait compte, je cite, « du nombre d'habitants bénéficiaires et de l'équilibre de l'aménagement du territoire du projet entre Beauvilliers – Orléans – Vierzon – Châteauroux ».

Pour répondre à cette demande, la Commission a mis en place un groupe d'échanges entre RFF et l'Association dont la Commission a assuré l'animation.

Trois réunions ont eu lieu entre l'Association et RFF.

La première réunion a eu lieu le 26 septembre, au cours de laquelle nous nous sommes mis d'accord sur le fait que l'étude en question ne pouvait pas être, dans le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public cadre de la durée du débat, une étude très, très poussée, et nous avons appelé cette étude une étude de dégrossissage. Le terme était clair, il ne s'agissait pas de faire une étude analogue à celle qui avait pu être faite sur le projet de RFF, compte tenu, j'insiste, des délais du débat.

Cette étude de dégrossissage a porté sur 2 points :

- le premier point, l'évaluation du coût de cette ligne proposée par l'Association ;
- le deuxième point, l'évaluation du potentiel de trafic offert par cette ligne.

Les éléments de coûts ont été examinés en commun le 18 octobre. D'ailleurs, ils ont été présentés par la suite dans le cadre de réunions qui ont suivi ce 18 octobre, dans le cadre des réunions publiques, et ils n'ont pas posé de problème particulier entre l'Association et RFF.

En revanche, RFF a fait une évaluation du potentiel de trafic et l'Association a répondu hier, via la Commission à RFF, pour dire qu'ils n'étaient pas d'accord sur l'évaluation du potentiel de trafic.

Tous ces éléments seront, bien entendu, pris en compte dans le cadre du compte-rendu du débat, seront joints en annexe au compte-rendu du débat et seront sur le site d'ici à demain.

Voilà en ce qui concerne la demande qui avait été formulée par Monsieur THILLET, Président de l'Association TGV Berry - Limousin - Pyrénées.

M. POINTUD

Nous sommes toujours dans les solutions alternatives qui ont été présentées et, bien sûr, qui seront évoquées dans le cours du rapport final.

Il y a la solution du TGV Berry - Limousin - Pyrénées.

Il y a une deuxième proposition, projet émanant des Chambres de Commerce et d'Industrie des départements du Cher, de l'Indre et du Loiret, et également de la région Centre, qui consiste à améliorer fortement la ligne actuelle entre Paris et Châteauroux et, surtout, à la rattacher directement au réseau européen de ligne à grande vitesse, de façon à permettre l'accès à ce réseau dans des conditions plus faciles qu'actuellement.

Enfin, il y a une troisième solution alternative qui consiste à reprendre le projet POLT dont certains ont estimé qu'il avait été trop rapidement abandonné, en citant notamment qu'il existait dans certains pays et dans certaines régions.

Les interrogations

Quatrième chapitre, celui des questions qui n'ont pas reçu une réponse, des interrogations qui subsistent et qui n'ont pas eu de réponse satisfaisante, selon les gens qui les ont posées en cours de débat.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public D'abord, il y a le problème du choix de l'option de passage. Le dossier en comportait trois. Des réunions de proximité ont été organisées dans les Sous-préfectures sur ces 3 tracés, elles n'ont pas soulevé l'enthousiasme des intéressés qui ont davantage vu des inconvénients plutôt que des avantages au passage sur leur territoire de la ligne à grande vitesse, les gens de Confolens préférant qu'elle passe à Montmorillon, ceux de Montmorillon préférant qu'elle passe au Sud.

Deuxième question qui n'a pas reçu de réponse précise, le calendrier de réalisation. L'échéance est apparue lointaine à la plupart de ceux qui ont posé ce genre de question. En effet, la ligne dépend de facteurs extérieurs, notamment la réalisation de la ligne SEA et d'autres éléments.

Troisième question qui n'a pas reçu de réponse précise, le problème du financement de l'opération, pour les mêmes raisons, à savoir que, à échéance de 10 ans, il était difficile de donner avec exactitude le poids financier pour les différentes parties intéressées.

Autre interrogation qui s'est manifestée dans la grande majorité des réunions, l'incidence de l'investissement sur les tarifs, et notamment les tarifs voyageurs, compte tenu de la complexité apparente de certains cheminements ultérieurs par rapport au trajet actuel.

Autre question posée et qui est sujet d'interrogation « que deviendra la liaison entre le Limousin et Toulouse ? », les gens ayant souligné les relations anciennes et traditionnelles entre ces deux régions.

Autre interrogation pour les partisans des lignes transversales : en effet, si nous avons souligné l'intérêt des liaisons Nord - Sud, beaucoup ont indiqué que la région dépendait également fortement des liaisons entre l'Est et l'Ouest, entre l'Atlantique et l'Est de la France, entre Bordeaux, Lyon et, éventuellement, l'Europe Centrale. C'est, vous savez, un projet qui, sur le long terme, est défendu par l'Association ALTRO ou T3A qui considère que la liaison entre Poitiers et Limoges pourrait être une première étape dans la réalisation de cette grande transversale.

Enfin, beaucoup de questions ont porté sur le problème du transport des marchandises, beaucoup ayant souligné l'encombrement du réseau routier régional par les camions et constatant que le dossier ne traitait pas du fret et du transport des marchandises. Alors, là encore, il s'agit d'une question qui n'a reçu que des réponses partielles et qui a laissé sur leur faim un certain nombre d'intervenants.

Les préoccupations pour les territoires traversés

Enfin, dernier chapitre, ce sont les préoccupations que nous avons recueillies dans les territoires qui risquent d'être traversés par l'une des trois options de passage pour la liaison entre Poitiers et Limoges.

Ces préoccupations sont de plusieurs ordres. Les premières portent sur les conséquences sur l'environnement, l'eau, les paysages, la biodiversité, etc. Dans ce domaine, les personnes qui sont intervenues ont déploré que des précisions ne puissent pas être fournies, mais il faut bien voir que ces précisions ne pourront être données qu'à terme choisi, c'est-à-dire au moment où le tracé pourra être connu avec davantage de précisions.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Autre préoccupation, elle concerne l'agriculture, les structures foncières, les conséquences sur les exploitations agricoles. Il s'agit d'une préoccupation de caractère classique lorsqu'on réalise ce type d'investissement. A cela, il a été répondu par l'exposé des remèdes qu'on utilise en pareil cas, notamment dans la région Bretagne, mais c'est une préoccupation qui, visiblement, est une question lancinante pour les agriculteurs qui risquent d'être concernés.

Troisième préoccupation, c'est la coordination des travaux routiers et des travaux ferroviaires sur la liaison entre Poitiers et Limoges. Vous savez que la route va être élargie à 4 voies. Il va, par ailleurs, être peut-être réalisé la ligne à grande vitesse. Les participants ont souhaité qu'il y ait une certaine coordination entre les 2 chantiers, coordination qui sera rendue difficile en raison des différences de normes et de contraintes qui sont liées à ces deux investissements.

Enfin, j'en termine par-là, un certain nombre de nuisances ont été redoutées par les populations qui risquent d'être traversées, en particulier les nuisances classiques dues notamment au bruit. Là-dessus, nous avons fait une réunion thématique, il y a eu un exposé sur le bruit, beaucoup de questions ont été posées et témoignent des inquiétudes que beaucoup d'entre vous gardent sur ce sujet.

Tout ce que nous avons entendu sera consigné dans le rapport et dans ses annexes. Voilà, en gros, et sans que ce soit exhaustif, et j'insiste sur ce point, les éléments essentiels qui ont pu être retenus par la Commission à l'issue de ce débat.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur POINTUD. Tout de suite, parce que je pense que vous avez vraiment envie de parler, nous allons passer la parole à un intervenant majeur qui est RFF et puis, tout de suite après, vous aurez la parole.

RFF est représenté par :

- Monsieur DE TREGLODE, Directeur Général Adjoint,
- Richard ROUSSEAU, Directeur Régional Centre – Limousin,
- Sylvestre SALIN, Chef du Projet débat public LGV Poitiers – Limoges.

Je pense que c'est Monsieur DE TREGLODE qui commence.

Intervention du maître d'ouvrage

M. DE TREGLODE - Directeur Général Adjoint

Merci Madame la Présidente. Mon introduction à la présentation du chef de projet ne sera pas longue. Pour RFF comme pour tout maître d'ouvrage, un débat public est un moment important, la préparation en est longue et délicate. Avant et durant le temps des séances publiques, la concertation demande beaucoup de temps et d'application. Il faut être attentif – nous avons tenté de l'être - à toutes les opinions et ouvert à toutes les critiques.

Les experts de RFF, à un titre ou à un autre, y ont travaillé depuis 2 ans et, si RFF pense avoir beaucoup donné, ce débat lui aura aussi beaucoup apporté.

La CPDP a permis la richesse des échanges et RFF l'en remercie.

Les documents remis par RFF et l'impulsion de la Commission Particulière ont permis des discussions sérieuses, des approbations fondées, des réfutations solides, des interrogations utiles. Je suis sûr que les propos et les écrits échangés ont permis à chacun, et d'abord à RFF, de mieux comprendre les enjeux, de mieux voir ce qui est possible et ce qui ne l'est pas.

Ainsi ont été éclairées les questions fondamentales qui se posent à nous, d'une part, sur l'opportunité même du projet, d'autre part, sur les solutions à approfondir si les études étaient poursuivies.

Conformément à la loi, Réseau Ferré de France se prononcera sur la suite qu'il entend donner au projet 3 mois au plus tard après la publication de 2 rapports importants :

- le compte-rendu de la Commission Particulière,
- le bilan de la Commission Nationale.

La décision de RFF résultera d'une délibération de son Conseil d'Administration. Ce que les uns et les autres ont fait valoir par oral ou par écrit depuis le 1^{er} septembre 2006 sera analysé avec le plus grand soin ; ne sera négligée ni mésestimée aucune opinion, qu'elle soit favorable ou non à l'un des 3 scénarios, ou au projet dans son ensemble.

Je voudrais vous rappeler que, si RFF décidait de poursuivre, sous une forme ou sous une autre, l'étude du projet, il agira, en toute chose, avec la volonté de poursuivre continûment la concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Bien évidemment, les préoccupations souvent exprimées sur la desserte et la modernisation de l'axe Paris – Orléans – Limoges – Toulouse seront pesées avec soin. Il en est de même pour la bonne utilisation de la ligne actuelle entre Poitiers et Limoges qui est en cours de modernisation comme vous le savez.

Je résumerai ainsi les attentes des voyageurs : disposer de TER plus nombreux et plus rapides dans toute la mesure du possible, disposer de bons trains de grande ligne avec les autres régions françaises, en particulier celles de la façade Atlantique et de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public l'Ile-de-France, enfin, de disposer de TGV bien connectés aux réseaux français et européen à grande vitesse.

Bien entendu, les besoins ne sont pas les mêmes d'une ville à l'autre ; ceux de Cahors ne sont pas les mêmes que ceux de Châteauroux.

La synthèse et la satisfaction de besoins des uns et des autres est un exercice assurément délicat comme l'ont montré nos séances. En tout cas, il est au moins un sujet d'accord presque unanime, c'est la préférence pour le mode ferroviaire. Personne n'a remis en cause la nécessité que RFF a fait valoir de permettre et favoriser le report du transport routier et aérien vers le transport ferroviaire. Plus personne ne conteste les mesures indispensables pour combattre le changement climatique ou la raréfaction des ressources pétrolières, et personne ne conteste la nécessité d'investir en même temps pour moderniser le réseau actuel et pour le développer.

Voilà ce sur quoi je voulais brièvement insister. Sylvestre SALIN, le chef de projet, et Richard ROUSSEAU, le Directeur de Région, ont été vos principaux interlocuteurs durant les 3 derniers mois. Je laisse à Sylvestre SALIN le soin de vous présenter plus en détail ce que RFF retient du débat.

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

Monsieur DE TREGLODE, merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir.

L'objet de mon intervention de ce soir est de vous présenter en une dizaine de minutes l'essentiel de ce que Réseau Ferré de France a entendu au cours de ce débat. J'essaierai d'être le plus fidèle possible aux propos qui ont été exprimés et sans prétendre, en aucun cas, à l'exhaustivité.

Pour établir cette synthèse, nous nous sommes basés sur l'ensemble des réunions publiques qui ont eu lieu, qu'elles soient de proximité, territoriales ou thématiques, mais nous avons aussi pris en compte les avis exprimés, les contributions qui ont été mises sur le site de la CPDP, ainsi que l'ensemble des articles et des cahiers d'acteurs qui étaient aussi présents. Nous avons aussi travaillé sur l'ensemble des questions qui nous ont été posées.

Mon exposé traduit ce soir la perception de RFF. Bien entendu, le compte-rendu que la CPDP publiera dans les 2 mois qui suivent la clôture de ce débat sera intégré largement à la décision que nous serons amenés à prendre dans les mois qui suivront.

Quatre principaux thèmes ont émergé des échanges que nous avons eus :

- celui qui traite de l'opportunité d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges ;
- celui qui évoque l'évolution de l'axe Paris- Limoges – Toulouse et des territoires qui lui sont associés ;
- celui qui souligne le devenir des relations TER et interrégionales, transversales ;
- celui qui concerne les conditions de réalisation du projet.

L'opportunité du projet

L'opportunité du projet a été au cœur des débats et nous avons observé des positions contrastées, d'une part, selon les avantages que tout à chacun peut tirer ou retirer de ce projet et, d'autre part, selon les différentes hypothèses d'évolution de la ligne Paris - Orléans - Limoges.

Mais, dans tous les cas, le renforcement des relations entre Poitiers et Limoges et la nécessité d'ouvrir le Limousin sur la façade Atlantique, le Centre Ouest sur la façade Atlantique a été assez largement reconnu.

L'avenir de la ligne Paris - Orléans - Limoges

Concernant l'axe Paris - Limoges - Toulouse et le devenir de cet axe, l'ensemble des acteurs s'accordent sur un fait, c'est que la ligne doit rester un axe structurant du réseau ferroviaire national.

Cependant, les moyens envisagés pour y arriver sont différents. Deux positions ont été largement exposées et débattues :

- La première, c'est de considérer que l'axe historique serait complémentaire de la ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges et devrait offrir un niveau de service adapté aux besoins des différents territoires qu'il dessert ;
- La deuxième voit que l'aménagement de l'axe rendrait inopportun le projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges, et les tenants de cette position ont des approches là aussi différentes :
 - mettre en œuvre des aménagements localisés sur l'axe Paris - Orléans - Limoges, et prévoir une interconnexion avec la future ligne nouvelle d'interconnexion Sud ;
 - déployer la technique pendulaire en revenant au projet POLT ;
 - construire une ligne à grande vitesse entre Paris et Limoges.

Concernant l'évolution des territoires en relation avec la desserte ferroviaire de l'axe central, il apparaît :

- premièrement, que nombreux sont ceux qui, dans le Centre et la Creuse, lient l'avenir de la ligne au maintien d'un bon niveau de trafic entre Paris - Limoges et Toulouse ;
- deuxièmement, que l'axe doit permettre, pour des départements notamment comme le Lot et la Corrèze, les échanges tout autant avec l'ensemble des villes du Sud, jusqu'à Toulouse compris, qu'avec Paris.

Le développement des relations TER et des relations interrégionales

Sur le thème du devenir des relations TER et interrégionales, nous avons entendu :

- premièrement, la nécessité de procéder à la remise à niveau du réseau ;

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
- deuxièmement, d'assurer le maintien des performances de l'infrastructure ;

- troisièmement, de participer au développement des relations TER.

Ces points contribueront d'ailleurs à l'efficacité future du projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges s'il était réalisé.

Pour ce qui est de la pérennité des relations interrégionales, elle recouvre deux dimensions :

- une première dimension concernant les relations purement interrégionales entre le Limousin et les régions limitrophes, Poitiers – Limoges, Limoges – Guéret – Montluçon ;
- une deuxième dimension qui est celle des relations transversales et interrégionales comme Bordeaux – Limoges – Lyon.

Le financement et les délais

Concernant le quatrième thème qui est celui des conditions de réalisation, un point important, et il a été cité, c'est le financement, c'est-à-dire la capacité des différents partenaires à pouvoir assurer le financement du projet.

Les échanges ont porté notamment sur la participation de l'Etat, sur la capacité de Réseau Ferré de France à mener plusieurs projets de front, sur la capacité contributive des différentes collectivités territoriales, mais également sur les nouveaux modes de financement.

Concernant le calendrier, nous avons entendu la nécessité d'aller vite, mais aussi les interrogations sur les délais de réalisation envisagés.

Au-delà des différentes opinions qui ont été exprimées sur le projet au cours du débat, il apparaît que deux convictions fortes sont apparues de manière répétée au cours des échanges :

- la première, c'est qu'il est nécessaire de développer le ferroviaire, en relation avec le report modal et le développement durable ;
- la deuxième, c'est que la grande vitesse est un élément essentiel, mais pas exclusif du développement des régions.

Concernant les autres sujets qui ont été également abordés au cours du débat, qui, pour nous, sont importants, mais qui n'ont pas eu la même ampleur au cours des débats, nous pouvons les regrouper en 3 thèmes : environnement et cadre de vie, socio-économique et technique ferroviaire.

Concernant l'environnement et le cadre de vie, les échanges ont porté notamment sur les nuisances ferroviaires, principalement leur évaluation et leur prise en compte dans le projet futur, notamment au niveau du dimensionnement des installations de protection. Il a été évoqué notamment l'insertion paysagère et nous avons, au cours des réunions, entendu parler d'excellence paysagère sur les territoires que le projet traverserait. La question des acquisitions foncières a été aussi souvent abordée.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
En matière socio-économique, l'impact du projet sur la viabilité des exploitations, ce qui renvoie au point des acquisitions foncières, a été un sujet aussi assez prégnant. Le ferroutage et le report modal des camions sur le fer a été une question évoquée, ainsi que la rentabilité du projet.

Concernant les composantes plus techniques relatives à ce projet, la voie unique et sa capacité à répondre aux évolutions futures et aux besoins futurs a été une question qui est revenue souvent, de même que la saturation de la ligne, notamment entre Paris et Montparnasse. Le jumelage des infrastructures, la desserte des gares centres de Poitiers et de Limoges, mais également la possibilité d'avoir d'autres arrêts sont des points qui sont revenus aussi souvent, ainsi que des précisions et des développements sur la technologie du pendulaire.

Voici donc rapidement dressés les différents éléments que Réseau Ferré de France a entendus au cours de ce débat. Réseau Ferré de France prendra sa décision au plus tard le 18 mai 2007, en considérant le compte-rendu de la CPDP et le bilan de la CNDP.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Interventions de la salle

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur SALIN. Je répète les règles du jeu, nous ne débattons pas, mais la parole, maintenant, va vous être donnée. Nous avons déjà une très longue liste d'attente, de gens qui souhaitent prendre la parole. Nous allons passer dans l'ordre où les inscriptions nous arrivent : Michel LEBŒUF, Alain LABROUSSE, Alain RODET, Philippe RICHERT, Philippe BEL. D'abord Michel LEBŒUF, vous vous présentez s'il vous plaît.

M. LEBŒUF - Directeur Développement Grandes Lignes de la SNCF

Merci Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs. Je suis Michel LEBŒUF, je suis Directeur Développement Grandes Lignes de la SNCF. Je voudrais, au cours de mon intervention, aborder essentiellement 2 ou 3 points :

- le premier, vous rappeler le rôle et la fonction de la SNCF,
- le second, essayer d'exposer la position que la SNCF prend par rapport au projet,
- également aborder succinctement les problèmes de la ligne actuelle Paris – Orléans – Limoges – Toulouse.

D'abord, le rôle et la position de la SNCF : la SNCF est une entreprise ferroviaire. Elle n'est pas propriétaire du réseau, c'est Réseau Ferré de France qui est propriétaire du réseau. Elle n'est pas en charge de développer le réseau national ; c'est une prérogative de Réseau Ferré de France également. Par contre, la SNCF est propriétaire des gares, en tout cas, des bâtiments des gares. Elle est évidemment propriétaire des installations d'entretien et de maintenance du matériel roulant, et elle est propriétaire du parc de matériel roulant.

La SNCF définit l'offre grande ligne. Elle discute cette offre avec les régions dans le cadre de la loi sur le renouvellement urbain. Elle fait rouler ses trains sur le réseau national et elle acquitte des péages à Réseau Ferré de France pour l'usage des voies. Voilà la position de la SNCF et son rôle.

Par conséquent, la SNCF fait usage du réseau qu'on lui donne ou qu'on lui permet d'exploiter. Aujourd'hui, elle a le monopole des dessertes de grande ligne en France. Par contre, sur le fret, elle est aujourd'hui en concurrence. Dans l'avenir, il est probable que la SNCF sera en concurrence aux environs de 2009 – 2010 en fonction des discussions actuellement en cours pour le troisième paquet ferroviaire, elle sera probablement en concurrence pour les dessertes voyageurs internationales. Il n'y a pas, aujourd'hui, de date pour l'ouverture à la concurrence du trafic grande ligne domestique.

J'en viens maintenant au projet : je voudrais dire que, dans l'ensemble des projets de lignes nouvelles que nous connaissons jusqu'à présent, la SNCF se présente d'abord comme un investisseur très important des projets. Nous sommes le premier

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public investisseur sur le TGV Est Européen après l'Etat, avec un milliard d'euros d'investissement, 750 millions d'euros d'investissement sur le Rhin - Rhône branche Est.

Sur ce projet-là, il faudra environ une quinzaine de rames TGV et environ 400 millions d'euros d'investissement pour assurer une dizaine d'allers retours Paris - Limoges. Il faut donc se préparer à un investissement très important.

Quelle utilisation du projet ferons-nous ? A priori, nous pourrions effectivement assurer en gros une dizaine de relations Paris - Limoges par jour, avec certains terminus qui seront au Sud de Limoges - Brive - Cahors, peut-être même un terminus Toulouse.

Nous considérons que, quel que soit le tracé, nous adopterons le même thème d'exploitation, c'est-à-dire des rames Limoges qui seront jumelées avec des rames La Rochelle, jumelées et déjumelées à Poitiers, ou bien avec des rames Angoulême.

Pourquoi ce jumelage ? Pour deux raisons essentielles :

- La première, c'est qu'effectivement, le tronc commun de la ligne nouvelle Atlantique de Paris à Courtalin et la gare Montparnasse sont extrêmement chargés, proche de la saturation et, évidemment, nous ne pouvons pas multiplier le nombre de trains ;
- La seconde, c'est que les péages seront répartis sur deux directions, ce qui, évidemment, allégera les charges d'exploitation sur la relation Paris - Limoges.

Les tarifs : nous sommes astreints à une certaine cohérence dans le domaine des tarifs. Cette cohérence, elle doit être double.

- D'une part, les tarifs ont pour objet de couvrir évidemment nos charges d'exploitation. La SNCF doit être en équilibre, et elle doit même être plus qu'en équilibre pour dégager les ressources pour son développement, notamment pour les investissements dont je viens de parler ;
- D'autre part, il doit y avoir une cohérence entre les prix des différentes relations. Il est évident que Paris - Limoges ne pourra pas être moins cher que Paris - Poitiers, ni que Paris - La Rochelle.

Il y a deux aspects sur lesquels il faut revenir :

- Le premier, c'est que, à l'horizon du projet, nous ne savons pas si nous serons l'exploitant, c'est-à-dire si la concurrence sera ou pas en place ;
- Le second, c'est que nous ne savons pas si nous entretiendrons cette ligne. La SNCF est, par délégation et contrat avec RFF, l'entreprise qui entretient le réseau, mais si cette ligne est financée par un partenariat public - privé ou si elle fait l'objet d'une concession, l'entretien ne sera pas fait par la SNCF.

Que deviendra l'axe actuel ? Il est évident que, si le flux de voyageurs Paris - Limoges passe par Poitiers, il y aura moins de voyageurs sur l'axe actuel et nous serons obligés d'adapter la desserte au trafic résiduel. Cette adaptation se fera, bien sûr, en concertation avec la région ou les régions, toujours dans le cadre de la loi SRU.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
En attendant, la SNCF tient à dire qu'elle ne néglige pas l'axe actuel. Elle a investi assez lourdement pour rénover les rames Corail et en faire des rames TEOZ, de même qu'elle rénove régulièrement ses rames TGV et qu'elle entend faire durer d'ailleurs ses rames TGV assez longtemps.

En dernier lieu, la SNCF étudie actuellement avec la région Centre et la région Limousin la possibilité d'un TGV faisant Brive - Limoges, je passe sur les arrêts intermédiaires, mais il y a évidemment Châteauroux, les Aubrais, Roissy et Lille. L'idée, c'est de relier, à court terme, la région du Limousin, celle du Centre aussi, au réseau TGV, au Nord de la France et à l'Eurostar à Lille.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur LEBOEUF. Nous passons au suivant, Monsieur Alain LABROUSSE.

M. LABROUSSE - Représentant d'une Association de maintien et de développement des services publics sur le canton de Saint-Vaury dans la Creuse

Bonjour. Je suis Alain LABROUSSE, je suis représentant d'une Association de maintien et de développement des services publics sur le canton de Saint-Vaury dans la Creuse.

Je voudrais, en préalable, remercier Monsieur LEBOEUF pour ses précisions très intéressantes sur l'avenir qu'il nous réserve comme quoi il n'y a pas que des archaïques qui donnent des précisions intéressantes.

Je voulais aussi indiquer en préalable très vite que je n'ai pas l'impression d'être sournois ; c'est un petit message, il sera compris par celui à qui il est destiné.

Sur la question qui nous préoccupe ce soir, on nous parle d'un aménagement global de la région Limousin. J'aimerais effectivement qu'au travers de ce projet, nous regardions bien l'aménagement global. Je ne suis pas sûr du tout que toute la région soit desservie par ce projet ; je suis même convaincu du contraire.

On nous parle de l'ouverture vers l'Atlantique. A mon sens, il existe aujourd'hui une ligne Bordeaux - Lyon qui ouvre vers l'Atlantique, encore faut-il donner les moyens que cette ligne vive, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Donc restons en cohérence, n'allons pas chercher des solutions alors que, déjà, des lignes existent.

Il faudrait qu'on m'explique : on parle de désenclavement et de réduire le temps de transport entre mon lieu de domicile - je me sens concerné puisque j'habite dans le Limousin - et Paris. Je veux qu'on m'explique quel temps je vais gagner en allant de La Souterraine à Limoges, de Limoges à Poitiers et de Poitiers à Paris. Expliquez-moi, je ne suis pas sûr que je vais gagner du temps et, évidemment, à quel prix.

Donc, aujourd'hui, il existe une ligne qui dessert plusieurs régions parce qu'il n'y a pas que la région Limousin qui est là-dedans, il y a d'autres régions qui sont concernées, elle existe et je ne comprends pas pourquoi aujourd'hui l'Etat revient sur sa parole, il l'avait donnée, il avait signé. Pourquoi ne pas poursuivre sur cette ligne-

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public là, continuer à la développer et à l'améliorer puisqu'elle répond à l'intérêt de tous les limousins.

J'invite les gens de la Haute-Vienne à venir à la gare de La Souterraine le vendredi soir et le dimanche soir pour qu'ils relèvent le numéro des plaques minéralogiques des voitures ; le nombre de voitures immatriculées 87 est important.

Je ne pense pas que la ligne LGV Limoges - Poitiers améliorera le quotidien de l'ensemble des habitants du Limousin parce que, moi, je dis bien l'ensemble des habitants du Limousin, je ne pense pas simplement à Limoges.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur LABROUSSE. Monsieur Alain RODET.

M. RODET – Député Maire de Limoges, Président de la communauté d'agglomération

Simplement, je crois que le débat a permis quand même d'évacuer un certain nombre de contresens, même si toutes les ambiguïtés n'ont pas été levées, d'abord sur l'enjeu. Sur l'enjeu, ce n'est pas uniquement le problème de la desserte de Paris. Les relations entre le Limousin et Paris sont sans doute importantes, mais c'est même plus important que Paris ou même Roissy, c'est tout le Nord de l'Europe, c'est Lille, c'est Bruxelles, c'est Strasbourg, c'est Londres. L'enjeu pour les années qui viennent, pour la décennie qui vient, c'est de savoir si, depuis le Limousin, on pourra faire dans la journée un aller - retour vers ces destinations où se prennent des décisions.

La deuxième clarification qui a pu être obtenue au travers du débat, c'est la nécessité, l'impérieuse nécessité de l'ouverture vers l'Ouest. Il est évident qu'aujourd'hui, la géographie, la géologie et l'hydrographie, elles sont ce qu'elles sont. Il est évident qu'une grande partie du Limousin regarde vers l'Ouest et la meilleure preuve, c'est le journal « Le Monde » daté du 14 décembre qui est paru cet après-midi à Paris. Il y a une page sur la carte universitaire française et sur le fait que, si les universités ne réalisent pas des accords de coopération, beaucoup disparaîtront. Or, la carte universitaire, les initiatives de l'université de Limoges, c'est de travailler avec Poitiers, avec La Rochelle et avec Tours.

Troisième élément sur lequel, peut-être, nous pouvons dire un mot, la solidarité intra-régionale à l'échelon du Limousin. On sait très bien que le budget de la région Limousin, les contributions fiscales, elles sont prélevées à 80 % sur les agglomérations de Limoges et Brive - Tulle. On sait très bien que les dépenses de la région Limousin, pour plus de 50 %, se font sur la zone rurale, celle qui représente moins de 20 % des contributions fiscales. La solidarité, elle existe, elle est là.

Sur le problème des trains express régionaux, soyons sérieux, s'ils ont de l'avenir, c'est à condition qu'il y ait des dessertes par ligne à grande vitesse. Aujourd'hui, les trains express régionaux transportent moins de 280.000 passagers par an. Si on prend 140 jours ouvrables et si on prend un aller - retour, ça représente un peu plus de 1.000 personnes sur 720.000 habitants de la région, ce n'est pas un bon score.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Les TER ont un avenir que dans la mesure où on a des liaisons par grande vitesse et notamment une liaison par Brive – Limoges – Poitiers.

Quatrième chose, la solidarité par rapport au Berry : je voudrais rappeler aux Berrichons que, lorsque le Capitole était le train le plus rapide de France, il n'y avait pas d'arrêt à Châteauroux. Quand il a été décidé un arrêt à Châteauroux, Limoges – Brive n'ont pas protesté, nous avons manifesté notre solidarité de cette façon-là. Nous en sommes assez mal remerciés.

J'insiste, sur le plan de la desserte routière, lorsqu'il s'est agi de pousser le dossier de l'autoroute A20, il a fallu attendre 1990 et l'arrivée d'un nouveau Maire à Châteauroux, Jean-Yves GATEAU, pour qu'enfin, le tracé Ouest soit retenu, un tracé Ouest où quelques-uns d'entre nous et votre serviteur ont joué un rôle assez important.

J'ajoute encore que, pour ce qui concerne le département de l'Indre, Châteauroux est à une heure 45 de Paris. Si Limoges était à une heure 45 de Paris, ce débat n'aurait pas lieu. J'ajoute en plus qu'un certain nombre de responsables de l'Indre ne prennent même pas le train à Châteauroux, ils vont le prendre à Châtelleraut, ils prennent la ligne à grande vitesse.

Sur l'idée que Limoges ou Brive seraient des culs de sac, le cul de sac aujourd'hui, c'est la gare d'Austerlitz dont l'état pitoyable est un désengagement à prendre la ligne centrale aujourd'hui et même certains disent un cloître tant les odeurs nauséabondes d'assainissement y abondent.

Pour terminer, nous avons ici en l'occurrence un projet qui permet d'associer le réalisme et l'ambition. Ceux qui veulent avancer à reculons vers l'avenir ont leur choix, mais nous faisons un autre choix et, dans 10 ans et 20 ans, nous en reparlerons devant les générations futures.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur RODET. S'il vous plaît, un peu de calme.

M. ANDRAULT

Il ne faut pas que les applaudissements soient plus longs que les interventions.

Mme LARIVAILLE

S'il vous plaît, il y a encore 18 personnes qui ont demandé la parole.
Monsieur RICHERT.

M. RICHERT - Secrétaire des Cheminots CGT de la Creuse

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Philippe RICHERT, je suis Secrétaire des Cheminots CGT de la Creuse. Je suis un petit peu surpris d'entendre Monsieur RODET parler de solidarité parce que la solidarité avec les creusois...

Je vais être assez court. La politique menée jusqu'à aujourd'hui ne parvient toujours pas à concilier développement économique, aménagement, attractivité des territoires et prise en compte des enjeux sociétaux et environnementaux.

Nous espérons que l'engagement de nos élus dans la campagne 2007 saura poursuivre la dynamique de défense des services publics sur notre région.

Pour les syndicats CGT UFCM CGT de La Souterraine et de Guéret, l'Union Locale CGT de La Souterraine, l'Union Départementale CGT, le collectif de défense des services publics, notre positionnement est clair et sans ambiguïté, nous condamnons le projet de ligne LGV Limoges – Poitiers, tout comme les plus de 80 % des 5.000 participants aux divers débats sur la ligne LGV. Coût de ce débat : un million d'euros.

Nous sommes inquiets de voir la bataille politique menée autour du barreau Limoges – Poitiers qui finirait d'isoler notre département, tout comme le Centre de la France, car nous connaissons le coût de ce projet, 1,5 milliard d'euros, non financé et ne concernant qu'une partie de la région Limousin pour desservir 2 gares, Limoges et Poitiers, sur un parcours de 120 km, avec un gain de temps d'une heure seulement, 30 minutes par rapport au projet POLT, voire plus que 20 minutes de gain de temps lorsqu'il faudra jumeler les rames TGV à Poitiers, rames venant de Bordeaux.

Ce projet ne représente que 20 % des usagers concernés par les axes Paris – Toulouse et Bordeaux – Lyon. Nous ne pouvons qu'être sceptiques sur les réelles motivations de RFF et de certains politiques.

Puisque RFF est prêt à investir 1,5 milliard d'euros sur notre région, nous allons pouvoir avoir une réelle politique d'aménagement du territoire, à savoir l'amélioration de l'infrastructure, la suppression des passages à niveau et le renouvellement du matériel Paris – Toulouse et Bordeaux – Lyon.

Les régions Centre, Limousin, Midi-Pyrénées, la SNCF, RFF et l'Etat ont signé en 2001 un protocole d'accord relatif au projet POLT qui représente, lui, 713 km pour desservir 19 gares : Toulouse, Montauban, Caussade, Cahors, Gourdon, Souillac, Brive, Uzerche, Limoges, Saint-Sulpice-Laurière, La Souterraine, Saint-Sébastien, Argenton-sur-Creuse, Châteauroux, Issoudun, Vierzon, Orléans, les Aubrais et Paris Austerlitz, avec un gain de temps d'une heure.

Les régions Aquitaine, Auvergne, Rhône-Alpes, la SNCF, RFF et l'Etat ont signé en 2002 un protocole d'accord relatif à la modernisation et au développement des axes ferroviaires Bordeaux – Lyon, 639 km, desservant 16 gares : Bordeaux, Libourne, Coutras, Mussidan, Périgueux, Thiviers, Limoges, Guéret, Saint-Sulpice-Laurière, Montluçon, Commentry, Gannat, Saint-Germain-des-Fossés, Roanne, Lyon Part Dieu et Lyon Perrache, avec un gain de temps sur cette ligne de 2 heures.

La mise à disposition par chaque région d'AGC (autorail grande capacité) qui ont été inaugurés il n'y a pas très longtemps, d'un coût de 4 millions d'euros, l'équivalent de 500 mètres d'autoroute, permettrait, dès 2007, de gagner une heure 20 entre ces deux gares, en supprimant les 4 manœuvres de rebroussement.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
C'est un projet bien plus ambitieux que le projet utopique prôné par RFF d'électrification de Guéret - Saint-Sulpice-Laurière qui n'est qu'un leurre pour les creusois, pour faire avaler la pilule LGV.

Si vous voulez réellement parler d'aménagement du territoire et de véritable service public, profitant au plus grand nombre, vous devez appliquer les deux protocoles d'accord et demander à RFF de moderniser l'infrastructure régionale, Ussel, Montluçon, Limoges, Poitiers, etc. pour que le matériel fourni par les régions, apte à rouler à 160 km heure, circule à une vitesse commerciale minimum de 90 km heure.

Un billet Bordeaux - Lyon via Paris, est 50 % plus cher qu'un billet Bordeaux - Lyon via Limoges. Un billet La Souterraine - Paris, via Poitiers est 70 % plus cher qu'un billet La Souterraine - Paris, via Guéret, même avec l'électrification hypothétique de Guéret - Saint-Sulpice.

Voilà bien des raisons de refuser cette LGV. Nous ne sommes ni des arriérés comme semblerait le laisser croire une Association Limougeaude, mais attachés à notre service public et nous ne voulons pas être considérés comme des sous-habitants de la région de Limoges.

Mme LARIVAILLE

S'il vous plaît, vous vous calmez.

M. ANDRAULT

Les 5 minutes ont été largement dépassées. Il ne faut pas prendre l'habitude de dépasser le temps, sinon personne ne pourra plus parler. C'est une question de rigueur.

Mme LARIVAILLE

Si c'est le brouhaha, ça ne sera pas enregistré et je ne sais pas à quoi cette réunion va servir.

M. ANDRAULT

Il faut que vous sachiez que le débat n'a de l'intérêt que dans la mesure où nous pouvons entendre ce qui se dit. Là, nous n'avons rien entendu. Il faut être silencieux et être discipliné. 5 minutes, pas plus.

Mme LARIVAILLE

Nous sommes dans un débat public.

M. ANDRAULT

Si le débat continue comme ça, il va falloir suspendre la séance et personne ne sera entendu.

Mme LARIVAILLE

Monsieur Philippe BEL a la parole.

M. BEL – Représentant du MEDEF Centre

Madame la Présidente, si je peux parler, je serai extrêmement bref. Je suis là ce soir pour représenter Xavier BEULIN qui est le Président du Conseil Economique et Social du Centre et aussi pour vous dire que nous avons incontestablement entre les régions Limousin, Centre et Midi-Pyrénées des intérêts communs sur deux points :

- la vitesse de circulation pour accéder au centre de la France ;
- l'accès au réseau TGV et aux grands aéroports.

Sur ce deuxième point, accès au réseau TGV et aux aéroports, j'étais, la semaine dernière, à Paris en compagnie de Monsieur LEBOEUF, à la réunion annuelle de l'Assemblée de l'Association Interconnexion Sud TGV. Monsieur LEBOEUF nous a expliqué, ainsi que RFF, très clairement, que l'avenir des TGV en France est lié à la capacité de les interconnecter entre eux. Quoi que l'on fasse, si l'interconnexion ne se fait pas, vous ne pourrez pas depuis le Limousin par n'importe quel moyen que ce soit, par Poitiers ou par le Centre, accéder commodément dans l'avenir au réseau TGV, et c'est la même chose pour les gens de Toulouse, et c'est la même chose pour les gens du Centre.

Or, il se trouve que l'amélioration, qui est le premier stade par Massy - Valenton, dont nous parlons depuis des années, est toujours bloquée et que le futur barreau Sud qui est indispensable pour que tout cela soit fluide, bonne nouvelle, on en parle, bonne nouvelle, on en prépare le cahier des charges, et le financement de ce cahier des charges doit être signé dès demain 14 décembre par l'AFIFT, mais, mauvaise nouvelle, si tout va bien, si tout baigne pour la mise au point de ce futur barreau Sud, l'échéance, elle est 2020 - 2025. Or, incontestablement, l'urgence de ce barreau Sud prime toutes les autres urgences de TGV.

Alors, qu'on ne s'y trompe pas. Moi, je suis persuadé qu'aujourd'hui, l'urgence du combat, c'est d'obtenir que, dans le cahier des charges de ce futur barreau Sud, l'interconnexion de l'axe Toulouse - Limoges - Orléans - Paris, soit l'interconnexion pour accéder au réseau TGV, accéder aux aéroports, soit prévue dans le cahier des charges.

Monsieur LEBOEUF, pour la première fois, la semaine dernière, nous a dit que la faisabilité de cette interconnexion serait prise en compte. C'est bien, mais la faisabilité prise en compte, ça ne suffit pas. Il faut que l'interconnexion soit un objectif qui soit

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public pris dans le cahier des charges. Alors, là, vous voyez, nos trois régions ont un intérêt commun. Ce cahier des charges, il se fait dans les quelques mois qui viennent et c'est là où tous nos efforts devraient être concentrés. Merci de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Monsieur HUGON.

M. HUGON - Député de Châteauroux

Merci Madame la Présidente. Je suis Jean-Yves HUGON, je suis le Député de Châteauroux.

Je comprends tout à fait et nous comprenons tout à fait que les habitants de Limoges et les responsables politiques défendent ce projet. Les habitants ne comprendraient pas que leurs responsables ne défendent pas ce projet.

Je voudrais vous expliquer, de la façon la plus courtoise possible, pourquoi, nous, à Châteauroux et dans l'Indre et dans le Berry, nous sommes farouchement opposés à ce projet.

Nous sommes farouchement opposés à ce projet parce que ça a été une décision unilatérale et sans concertation. C'est un élu de la majorité qui vous le dit. Nous avons appris dans le journal, le 19 décembre 2003, l'existence de ce projet, donc nous ne pouvons pas l'accepter.

Ensuite, c'est, pour nous, une décision qui est incohérente et dangereuse, incohérente parce qu'elle n'obéit, pour nous, à aucune véritable logique d'aménagement du territoire parce que, si vous regardez une carte des TGV, vous vous apercevez que, à terme, la région Centre et les départements avoisinants vont être les seuls à ne pas être desservis par la très grande vitesse. Poitiers est déjà desservi par une ligne à très grande vitesse.

Et puis, c'est dangereux pour nous parce que ça signifie, à terme, la mort économique de notre région. Je suis quelqu'un qui prend le train toutes les semaines et, lorsque je prends le train à Châteauroux, qu'est-ce que je vois ? Je vois que le train est déjà presque plein. Ça signifie que tous les voyageurs qui passent par Châteauroux, s'ils étaient amenés à Paris par Poitiers, ils iraient à Paris par Poitiers, non pas par Châteauroux, donc notre ligne serait vidée.

Je suis désolé, Monsieur le Maire, mon cher collègue, de vous contredire sur un point : je connais les horaires par cœur, il n'y a pas aujourd'hui de trains qui font Châteauroux - Paris en une heure 45, ça n'existe pas. Le plus rapide, c'est une heure 51 et ça n'existe qu'une fois par jour.

Nous savons bien que la rénovation de la ligne actuelle qui nous est proposée, il faut le dire, et RFF nous l'a dit, ne nous fera pas gagner de temps, c'est-à-dire quelques minutes simplement. Les travaux actuels nous font gagner 30 secondes, donc, pour nous, ça n'est pas une solution.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je voudrais vous dire également que nous n'avons rien contre le fait que Limoges soit relié à Paris par TGV, bien sûr que non, mais à une condition, c'est que ça passe par la voie naturelle qui est la voie qui traverse la région Centre en desservant les départements voisins comme la Creuse.

C'est vrai, nous proposons un projet alternatif qui, pour nous, présente de gros avantages. Le premier, c'est qu'il desservira bien sûr notre région qui est la région Centre et notamment le Sud de la région Centre. Il mettrait aussi Limoges à 2 heures de Paris, dans un premier temps, et à une heure et demie dans un deuxième temps. Alors, tout ça, ça coûte de l'argent, c'est vrai. Bien entendu que ça coûte beaucoup d'argent, mais je demande simplement à RFF de calculer le coût du prix par habitant. Si nous calculons le coût du prix par habitant concerné, cette ligne coûtera deux fois moins cher que la Limoges - Poitiers. Je demande à RFF qu'il y ait une véritable étude comparative ; aujourd'hui, nous ne l'avons pas.

Pour terminer, moi, je ne crois pas que la décision est prise, je crois en la neutralité et en l'objectivité du rapport de la CPDP. Quant à moi, je multiplierai jusqu'au bout les initiatives pour expliquer qu'il ne faut pas prendre de décisions hâtives avant d'avoir comparé véritablement les deux projets. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur HUGON. Madame DUFOUR.

Mme DUFOUR - Conseillère Régionale, Présidente de la Commission Infrastructures du Conseil Régional du Limousin

Béatrice DUFOUR, Conseillère Régionale, Présidente de la Commission Infrastructures du Conseil Régional du Limousin. Je représente, ce soir, Jean-Paul DENANOT, Président de région.

A l'issue de plusieurs semaines de débat public en Limousin, concernant le projet de LGV entre Poitiers et Limoges, plusieurs constats peuvent être faits qui, je le crois, peuvent être partagés par tous ici, si je me réfère, en particulier, aux enseignements essentiels que vous avez cités tout à l'heure.

Premier constat : l'urgence pour le Limousin d'accéder à la grande vitesse et au réseau TGV est une exigence pour tous. Beaucoup s'accordent sur la nécessité de gain de temps significatif pour rallier Paris depuis Limoges et Brive, mais aussi depuis Guéret et Tulle, la nécessité d'intégrer le maillage des villes et des territoires européens, reliés par la grande vitesse.

En ce sens, le projet de LGV Poitiers - Limoges apparaît comme une solution pertinente pour raccorder le Limousin au réseau à grande vitesse.

Deuxième constat : le projet de LGV Poitiers - Limoges apparaît également comme une solution d'avenir dès lors qu'il est inclus dans une stratégie globale et de long terme de desserte ferroviaire. La LGV Poitiers - Limoges permettra, dès sa mise en service, de relier par le TGV le Limousin à la façade Atlantique.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public A plus long terme, la LGV Poitiers – Limoges deviendrait un maillon d'un axe transversal reliant, je cite, les territoires atlantiques à l'étoile à grande vitesse lyonnaise et, au-delà, à l'Europe de l'Est.

Troisième constat : la poursuite du projet de LGV Poitiers – Limoges ne dispense pas les pouvoirs publics, singulièrement l'Etat, mais également la SNCF, de poursuivre la modernisation et le développement de l'axe ferroviaire historique Nord – Sud, et cela d'autant plus que les relations du Limousin avec le Nord et le Sud de l'Europe dépendront encore pour longtemps de cet itinéraire.

Ces constats sont partagés par une très grande majorité des élus du Conseil Régional. Toutefois, comme l'a indiqué la région Limousin dans son cahier d'acteurs, le projet de LGV entre Poitiers et Limoges, pour être réalisé dans de bonnes conditions, doit présenter des garanties : l'inscription au schéma national des lignes à grande vitesse, un engagement financier fort de la part de l'Etat et un échéancier précis de réalisation.

Par ailleurs, le cahier d'acteurs qui est la reprise du vœu adopté en séance plénière le 19 octobre rappelle que ce projet ne répond pas à la totalité des exigences de la région en termes d'aménagement équilibré, harmonieux et solidaire, donc durable, de l'ensemble du territoire régional dans un cadre interrégional.

Si le barreau est réalisé, il doit s'inscrire en conséquence dans une politique ferroviaire cohérente et plus globale dont il peut être un des éléments. Cohérence de la politique ferroviaire dans le temps, des améliorations doivent être très rapidement trouvées sur l'axe historique Nord – Sud, notamment sur le plan du matériel et des technologies utilisés sur cet axe. La mise en service d'une rampe TGV Brive – Limoges – Lille est également réalisable techniquement à brève échéance.

Cohérence de la politique ferroviaire dans l'espace, la desserte TER et son périmètre conventionné doivent être intégrés à la réflexion sur la couverture territoriale en l'adaptant notamment par l'amélioration des rabattements vers le réseau grande ligne et le développement de l'intermodalité.

Tels sont donc à la fois les constats que nous faisons et les principes que nous posons, mais, au-delà des constats, au-delà des principes, il y a les actes et les décisions concrètes. Le premier acte, la première décision concrète qui est à prendre s'inscrit dans la négociation du futur contrat de projet Etat région et concerne le financement des études de la LGV. Je peux vous annoncer que la région, sous l'impulsion de son Président que je représente ce soir, a accepté le principe de cofinancer pour un montant que je qualifierai de significatif les études de ce projet de LGV.

Nous avons bon espoir que le Conseil Régional de Poitou – Charente nous accompagne dans cet engagement, afin que les régions concertées prennent toute la part qui, très normalement, leur revient au sein des collectivités locales.

Nous ne doutons pas que RFF, maître d'ouvrage, et au-delà de RFF, que chacun ici mesure à sa juste valeur cet engagement régional sous la réserve, bien sûr, de la décision à venir du maître d'ouvrage de poursuivre le projet. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Limoges, le 13 décembre 2006

33

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

Bonsoir à tous. Nous sommes très heureux de vous accueillir en Haute-Vienne. Merci d'être présents.

Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, mon propos sera bref, j'espère qu'il sera clair.

Je voudrais rappeler très simplement l'adhésion et le soutien unanime, moins une seule abstention, du Conseil Général de la Haute-Vienne, tous groupes politiques confondus, à ce projet de LGV. Cet engagement sans faille des élus départementaux traduit bien, Madame la Présidente, le sentiment majoritaire des hauts-viennois, convaincus de l'urgence de cette infrastructure, pour toutes les raisons qui ont été évoquées et sur lesquelles il n'est plus l'heure d'épiloguer maintenant et qui peuvent être retrouvées dans les cahiers d'acteurs.

Au-delà du soutien verbal et écrit de la collectivité que je préside, notre détermination se traduit également par la perspective d'une participation financière de l'assemblée départementale, bien évidemment, à la hauteur de nos capacités contributives, et cela a été validé par les Conseillers Généraux réunis en séance plénière le 30 octobre dernier, et je tiens à les saluer tous publiquement dans leur diversité politique pour ce soutien.

A l'évidence, cette adhésion ne remet nullement en cause la nécessité de poursuivre les travaux d'amélioration engagés sur l'axe POLT. Ces deux dossiers ne sont pas contradictoires, ils ne sont pas concurrents, ils relèvent de deux logiques différentes qui sont éminemment complémentaires, et il faut avoir une bien courte vue pour ne pas s'en rendre compte.

Pour conclure, Mesdames, Messieurs, je dirais que si le choix du tracé le plus opportun pour cette ligne doit intégrer la perspective de mise à deux fois deux voies de l'axe routier Poitiers - Bellac - Limoges, car ces deux infrastructures auront des impacts environnementaux et qu'il faut, à l'évidence, que ces deux dossiers, même s'ils ne peuvent pas être étudiés ensemble, ne se tournent pas le dos, pour autant, la seule question maintenant ne porte pas sur l'opportunité de cette réalisation, mais elle porte bien sur le calendrier et la seule question, c'est « quand ? » ; ce calendrier doit être - et c'est impératif et c'est notre avenir commun - le plus resserré possible.

Il est important, Madame la Présidente, que le respect des espoirs par les partenaires (RFF, SNCF, Etat) soit là. Il est important, Madame la Présidente, que la mobilisation exemplaire qui a eu lieu en Haute-Vienne et qui a su transcender les clivages politiques et transcender bien d'autres clivages, ne soit pas déçue. Notre avenir est devant nous, nous ne voulons pas être comptables devant les générations futures d'avoir regardé l'avenir dans un rétroviseur.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur BOURION.

Limoges, le 13 décembre 2006

M. BOURION - Directeur Régional de l'Équipement du Limousin

Alain BOURION, Directeur Régional de l'Équipement du Limousin. Je tiens tout d'abord à me féliciter de la tenue du débat qui s'est déroulé depuis le mois de septembre dernier, dans le calendrier qui avait été fixé en novembre 2004 par mon propre Ministre de l'époque qui était Gilles DE ROBIEN, suite à la décision du CIADT du 18 décembre 2003.

Je tiens également à remercier la Commission et sa Présidente de la qualité de l'animation des débats qui ont permis, les uns et les autres, que chacun s'exprime et fasse valoir des points de vue manifestement contrastés.

Ce débat, à l'évidence, a suscité de l'intérêt, je dirais même des passions, et c'est bien à la mesure des besoins manifestés par la population en termes d'amélioration de la desserte et du temps de parcours par chemin de fer en direction de Paris. Il est clair qu'en Limousin - comment ne le serait-on pas ? - nous sommes effectivement nostalgiques de l'époque du Capitole, une époque où, effectivement, le Limousin était une des régions de France les mieux desservies depuis Paris par le train. Ça n'est hélas plus le cas aujourd'hui.

Le projet qui nous a occupés pendant ces 3 mois de débat consiste à se connecter à la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique pour capitaliser les gains de temps qu'elle apporte, les augmenter en créant une section de voie nouvelle entre Poitiers et Limoges. Le projet prend le parti de desservir les gares de ces deux villes, de prévoir les emprises pour une double voie, mais de ne réaliser qu'une première voie dans un premier temps pour en minimiser les coûts. Ainsi, il a une potentialité d'évolution pour répondre aux besoins futurs de déplacement de nos territoires.

Le débat public n'a mis en évidence aucune difficulté majeure, notamment sur le plan environnemental, pour la réalisation de ce projet. Aussi, ce projet est-il susceptible d'être concrétisé de manière concomitante à la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique.

Ce projet permet à Limoges d'être relié à Paris en moins de 2 heures, nous l'avons déjà dit, et d'être connecté au réseau des lignes à grande vitesse en cours de construction en France et en Europe. Il répond aux besoins de déplacement à long terme avec Paris et avec les métropoles nationales et européennes.

Ce projet est complémentaire des projets de modernisation de la liaison TER Limoges - Poitiers, de mise à deux fois deux voies de la RN 147. En effet, ces projets ont pour objectif de parfaire la desserte des territoires enclavés et d'améliorer la desserte des bassins de vie de Lussac-les-Châteaux, Poitiers et Bellac, Limoges.

A noter que l'achèvement du projet de modernisation du TER Limoges - Poitiers est prévu dans le cadre du contrat de projet en cours de négociation.

Ce projet ne concurrence pas, par ailleurs, les aéroports de Limoges et de Brive, principalement positionnés sur le secteur des déplacements à bas coût à destination de l'Angleterre.

Ce projet, enfin, représente une opportunité handicapée par un développement ferroviaire relatif. La région Limousin verrait son attractivité accrue grâce à ce projet,

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public grâce à des relations rapides avec les principales capitales. Mettant, en outre, Poitiers à 3 quarts d'heure de Limoges, ce projet contribuerait à renforcer les fonctions des capitales régionales et être une force de développement de ces 2 agglomérations.

Cette liaison à grande vitesse serait un atout pour le développement des coopérations et des synergies dans les domaines économiques, universitaires et touristiques.

C'est pourquoi, considérant qu'il s'agit d'un authentique projet de développement et d'aménagement du territoire, particulièrement bénéfique pour la région Limousin, qu'il s'inscrit dans la logique de la décentralisation, l'Etat, sans préjuger de la décision de RFF, maître d'ouvrage du projet, a proposé aux collectivités locales dans le cadre du contrat de projet Etat région de financer ce projet en cours de finalisation et a prévu, dans le cadre du partenariat avec ses collectivités locales, un financement non seulement sur ses fonds propres, mais également sur les fonds européens.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur BOURION. Monsieur LIMOUSIN.

M. LIMOUSIN – Président de la CCI de Limoges

Bonsoir. Jean-Pierre LIMOUSIN, je m'exprime au nom des 13 chambres de commerce et d'industrie de la région Limousin qui ont exprimé leur soutien au projet LGV Limoges – Poitiers.

Je voudrais remercier la Présidente de la Commission pour l'aimable autorité avec laquelle elle a animé ces travaux parce que ça a été aussi l'occasion de créer une Association de promotion du TGV Poitiers – Limoges – Brive qui a accueilli des centaines d'adhésions d'élus et de milliers de personnes physiques et d'entreprises et, aujourd'hui encore, celle de Monsieur Jean PUECH, Président du Conseil Général et Sénateur de l'Aveyron.

Aujourd'hui, à l'issue de ce débat, j'ai des interrogations et des certitudes. Des interrogations, je ne comprends pas pourquoi certains représentants des syndicats de salariés de cheminots s'arc-boutent pour maintenir un mode archaïque de desserte ferroviaire de notre région au détriment de l'emploi et du développement économique et social.

Je ne comprends pas pourquoi certains représentants du monde associatif, notamment de l'environnement, qui souhaitent, comme moi, la diminution du trafic tant sur les routes que par les avions, veulent absolument lutter contre une desserte ferroviaire qui permettra de se substituer à ce mode de déplacement.

Pour ceux qui seraient venus avec moi à Poitiers hier, qui auraient fait 2 heures de route sous la pluie, qui seraient rentrés pendant 2 heures de route sous le brouillard, pour ceux à qui il est indifférent qu'on se tue sur la route, alors, je ne comprends pas pourquoi ils seraient opposés à un projet ferroviaire.

Les représentants de l'Indre qui n'ont ni qualité, ni mandat, ni compétence pour s'exprimer au nom de la région Limousin, devraient savoir que c'est bon pour le

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Limousin, que c'est bon pour l'Aveyron, que c'est bon pour le Lot, que c'est bon pour la Dordogne qui se sont prononcé favorablement sur ce projet et dont il n'est jamais question dans leurs discours.

Je ne comprends pas pourquoi il y a tant de villes en France qui sont candidates au TGV et pourquoi nous serions les seuls à ne pas avoir compris quelles étaient les voies du développement économique et social.

Enfin, depuis 30 ans que j'habite ici, cela fait 30 ans que j'entends parler de désenclavement et au moment où on y touche et où on y arrive, on devrait jouer petit bras, on devrait jouer en deuxième division, on devrait s'arc-bouter sur nos peurs, nos angoisses et nos hantises, plutôt que d'essayer d'aller vers le développement et le projet.

Je repars avec la certitude que la LGV est un atout pour lutter contre les délocalisations et pour l'emploi. C'est un atout et un héritage que nous laisserons à nos enfants dans un usage séculaire. La LGV est un investissement majeur pour garder notre territoire dans la compétition.

Mme LARIVAILLE

Ce que je regrette, c'est qu'effectivement, tout ce qui est dit ce soir sera perdu, ça ne sera pas enregistré. Si vous pouviez baisser le ton, ça serait mieux pour la Commission et ça serait mieux pour le compte-rendu de ce débat.

M. ANDRAULT

Si vous voulez que le débat soit efficace, il faut deux conditions :

- premièrement, effectivement, qu'on puisse l'enregistrer, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas de brouhaha ;
- deuxièmement, que les 5 minutes soient respectées, sinon, ça sera le désordre et ce débat sera inutile.

Mme LARIVAILLE

Bien. Monsieur DELAGRANDE.

M. DELAGRANDE - Président du Conseil Economique et Social du Limousin

Michel DELAGRANDE, Président du Conseil Economique et Social du Limousin. Madame la Présidente, tout d'abord, à mon tour, je voudrais vous féliciter de ce débat public que vous tenez depuis 4 mois, qui est un réel exercice de démocratie de proximité, et je crois que nous en avons besoin.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Maintenant, je voudrais apporter témoignage des travaux du Conseil Economique et Social du Limousin.

Dans un premier temps, le Conseil Economique et Social du Limousin, au travers des deux composantes, de la région Poitou – Charente et de la région Limousin, ont eu une réflexion commune sur les enjeux pour les acteurs économiques et sociaux de nos deux régions de la ligne grande vitesse Poitiers – Limoges. Ces enjeux sont significatifs ; notamment, ils nous permettent une réelle avancée en termes d'aménagement du territoire pour une amélioration de la desserte sur la façade Atlantique et sur le positionnement de nos capitales sur le réseau grande vitesse européen.

Deuxièmement, nous avons considéré, au travers de deux avis consécutifs, donc des deux bureaux en date du 6 novembre pour le CES du Limousin, en date du 7 novembre pour le CES Poitou – Charente, un avis favorable à la LGV.

Ensuite, le Conseil Economique et Social, lors de sa séance plénière du 8 décembre dernier, a voté à une grande majorité l'avis sur le positionnement du Conseil Economique sur la LGV. Nous y sommes favorables. Pourquoi ? Ça nous permet un désenclavement du territoire, c'est une chance unique pour les acteurs économiques et sociaux d'être positionnés sur le réseau grande vitesse européen.

Troisièmement, c'est une chance pour une première approche d'un corridor de transversal avec l'Italie, l'Allemagne et l'Europe Centrale. Maintenant, je crois que les projets qui nous animent aujourd'hui sont tout à fait complémentaires. Aussi, nous avons en urgence l'amélioration de la ligne classique puisque l'échéance de la LGV est à un horizon de 8 à 10 ans. Le Limousin, comme les territoires, comme les citoyens, comme les acteurs économiques, ne peut pas attendre 10 ans sans rien, donc intensification de la modernisation de la ligne classique.

Dans un deuxième temps, oui à la ligne grande vitesse Poitiers – Limoges pour nous positionner dans le cadre de l'accélération de la mobilité et du développement de nos entreprises qui permettront de fixer de l'emploi et d'être dans la compétitivité des territoires, dans un espace européen encore élargi et dans une économie mondialisée.

Voilà la position, à une grande majorité, des responsables économiques et sociaux de ces deux régions concernées. Merci Madame la Présidente.

Mme LARIVAILLE

Merci. Nous passons la parole maintenant à Monsieur AUBESSARD.

M. AUBESSARD - Délégué CGT Cheminot Limoges

Bonjour Mesdames et Messieurs. J'avais prévu une intervention et la teneur, le contenu du débat me fait un petit peu changer les choses. Le contenu, je le transmettrai à la Commission Particulière du Débat Public parce que je pense que, au contraire, ce débat, il a permis de mettre en lumière l'attachement et l'importance de parler des enjeux ferroviaires alors que, depuis trop longtemps, on ne raisonne en terme d'aménagement du territoire que par concurrence routière en oubliant le mode

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public ferroviaire. Donc, au moins si sur ce terrain-là, on a pu mettre en lumière les enjeux d'aménagement du territoire que constitue le transport ferroviaire et particulièrement la place et le rôle que doit avoir l'entreprise publique sur ce terrain-là, quelque part, on peut peut-être trouver un terrain d'entente.

Deuxièmement, je ne crois pas que ça soit archaïque que d'aborder des inquiétudes, que de faire part des doutes à la population sur un projet et sur un enjeu de desserte de nos territoires qui dure depuis 25 ans.

Les cheminots n'ont pas la prétention d'avoir la science infuse et participent au même titre que les autres au débat public.

Ensuite, dois-je rappeler que ce n'est pas la CGT qui décide, ce sont les hommes politiques, ce sont les pouvoirs publics qui doivent le faire. Ils doivent surtout ne pas se tromper, mais ils ne doivent pas non plus tromper.

Sur la question du barreau de Poitiers, la position de la CGT s'appuie sur une réflexion collective de l'ensemble des territoires. Ce débat, il a été imposé aux populations. Les hommes et les femmes des régions aujourd'hui avaient fait leur choix et ils avaient priorisé le POLT, y compris même ceux qui se retrouvent dans des Associations aujourd'hui avaient aussi plébiscité l'axe principal.

Nous pensons qu'aujourd'hui - à l'heure où on demande aux gens de se positionner sur un projet de barreau qui nous ramène à 10 - 15 ou 20 ans, sans aucune garantie, ni sur son inscription au schéma européen de la grande vitesse, ni sur les financements - l'énergie qui doit être passée, si nous ne voulons pas que notre région Limousin, notre ville de Limoges, nos collègues de Brive, nos collègues de Cahors et plus loin peut-être encore ne résument pas leur symbole et leur vie d'aujourd'hui au seul symbole qui est sur le Conseil Régional, la feuille de chêne.

A l'heure où on organise la compétition des territoires - et je ne suis pas sûr que ce soit la meilleure des choses à faire, je préférerais qu'on parle de collaboration des territoires - je pense sincèrement que l'énergie, elle est, y compris en créant des Associations puisque c'est la mode, de travailler rapidement à une modernisation ultrarapide de la ligne Paris - Orléans - Limoges - Toulouse qui permettra d'irriguer tous nos territoires, tous ceux qui sont présents, plutôt que de se bagarrer dans des logiques politiciennes qui sont forcément de circonstance.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur AUBESSARD. Madame AUDOUSSET.

Mme AUDOUSSET - Deuxième adjoint au Maire de La Souterraine

Ginette AUDOUSSET, deuxième adjoint au Maire de La Souterraine. Lors du débat public organisé à l'espace de l'Ecluse le mardi 10 octobre, les Creusois sont venus nombreux crier leur colère et leur exigence d'accès au réseau à grande vitesse de la SNCF, au même titre que l'ensemble des citoyens de tout le pays.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
La solution proposée par Réseau Ferré de France et la SNCF en service commandé par le pouvoir en place, nous l'avons bien compris, qui consiste à se rendre à Limoges puis Poitiers pour aller à Paris est une absurdité aussi bien en termes de coût que de temps.

Cela semble de bon sens, sauf pour les technocrates et le pouvoir en place.

Nous avons la chance que notre département soit traversé par l'axe Nord - Sud naturel, Paris - Orléans- Limoges - Toulouse. Sur la pancarte, vous voyez le gros point d'interrogation en plein milieu.

Alors, oui, ça suffit. Aujourd'hui, nous exigeons une desserte moderne avec des moyens technologiques les mieux adaptés pour que cette ligne naturelle qui dessert tout le centre du pays soit pérennisée et réponde le mieux possible aux besoins des populations et des entreprises.

RFF et la SNCF, entreprises publiques, doivent prendre en compte l'aménagement du territoire pour construire leurs projets et ne pas avoir comme seul objectif la rentabilité à court terme en divisant les populations, ce qui est contraire à leur mission de service public. Pour nous, l'aménagement du territoire n'est pas d'opposer les populations entre elles, mais de les rassembler sur les projets.

La commune réalise actuellement un gros projet intermodal destiné à améliorer les échanges route - rail au départ de la gare de La Souterraine. Le trafic, conséquence de cette gare, la gare de La Souterraine, 110.000 voyageurs par an, mérite d'être pris en considération en lui donnant les facultés d'accès du réseau à grande vitesse, et ce n'est sûrement pas la grande vitesse en passant par Poitiers pour se rendre à Paris ou même à Toulouse, ça ne sera plus un réseau à grande vitesse.

Les efforts consentis et le grand intérêt que portent la commune et l'ensemble des collectivités territoriales pour l'aménagement du territoire ne peuvent pas être remis en cause par les entreprises du service public mandatées par l'Etat.

Nous considérons que tous les citoyens doivent être traités de la même façon, qu'ils habitent la métropole régionale ou les départements voisins.

Pour conclure, nous souhaitons que les engagements pris par l'Etat, RFF, SNCF et les trois régions concernées, Centre, Limousin, Midi-Pyrénées, soient respectés et que, très rapidement, les moyens soient mis en œuvre pour la modernisation de la ligne historique naturelle Paris - Orléans - Limoges - Toulouse.

Mme LARIVAILLE

Merci. C'est au tour de Monsieur Alain MARSAUD.

M. MARSAUD – Député de Haute-Vienne, Première Circonscription

Bonsoir à tous. Merci Madame la Présidente. Nous avons la chance, je crois, à travers ce projet d'avoir mis en œuvre, et peut-être pour la première fois, un consensus politique, solide, au moins au niveau des collectivités territoriales, et c'est la raison

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public pour laquelle nous nous devons de nous tourner vers les autres intervenants que sont RFF, la SNCF, mais aussi l'Etat, afin que l'on ne puisse plus jamais connaître la situation suivante qui consiste à avoir un Ministre venir nous dire « je reviendrai lorsque vous serez tous d'accord ». Nous sommes tous d'accord, au moins dans le département de la Haute-Vienne.

Sans réécrire l'histoire depuis 1990, je crois qu'il faut quand même se rappeler que nous avons connu successivement le projet du « y » renversé qui nous avait été vendu par la SNCF, nous avons connu celui du Pendolino fabriqué par FIAT, nous avons connu celui du TGV pendulaire dit POLT, bref, en réalité, il ne s'est rien passé globalement en dehors de vagues promesses non tenues pratiquement jusqu'en 2003.

Je crois qu'il est urgent aujourd'hui, alors que ce débat public prend fin, que, sur cette ligne à grande vitesse, l'ensemble des élus et des collectivités lui apportent effectivement un réel soutien.

Mais, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, moi, il m'arrive parfois de douter et il m'arrive parfois de douter tant nous avons connu des rendez-vous manqués, mais aussi des promesses sans lendemain.

C'est la raison pour laquelle, à la suite du débat budgétaire à l'Assemblée Nationale, auquel je participais en compagnie de Madame PEROL-DUMONT, et de la réponse que j'ai considérée comme relativement insatisfaisante du Ministre des Transports, nous lui avons demandé des précisions et même des éclaircissements. C'est ce qu'il a fait par un courrier qu'il m'a adressé en date du 15 septembre. Il a redit la position du Gouvernement sur ce dossier, et je crois qu'il est peut-être souhaitable que je vous en lise quelques passages : « le Gouvernement étant particulièrement attaché à ce projet, je tenais à vous indiquer que je demanderai au Président de RFF de raccourcir autant que possible ce délai et de s'organiser en ce sens. Un mandat a d'ores et déjà été donné au Préfet de région Limousin dans le cadre de la négociation du contrat de projet Etat région 2007 - 2013, afin que le financement des études préliminaires, celles dont nous parlions tout à l'heure, en APS et en ADP, soit contractualisé. A cet égard, un montant de 22,5 millions d'euros de la part de l'Etat, soit 33 % du coût de ces études, a été proposé à la contractualisation », alors même que la règle usuelle est une participation de l'Etat, je le rappelle, de 25 %. Le Ministre poursuit : « Je pense vous avoir ainsi convaincu que le Gouvernement est totalement déterminé à faire avancer ce dossier essentiel pour l'accessibilité et le développement du Limousin dans les meilleures conditions, notamment de délai possible ».

Je crois qu'à ce stade, Mesdames et Messieurs, il nous appartient sans doute à tous de prendre le Gouvernement au mot et, quel que puisse être l'avenir, il appartiendra à ce que la parole de l'Etat soit tenue et, en tous les cas, nous devons tous ensemble nous y engager. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur FRUGIER.

M. FRUGIER - Directeur des Ressources Humaines du Groupe LEGRAND

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Merci. François FRUGIER, Directeur des Ressources Humaines du Groupe LEGRAND.

Je crois que tout a été dit sur ce projet, tous les tenants et les aboutissants, et c'est pourquoi, pour ma part, je serai extrêmement bref. C'est, en quelque sorte, un acte de foi que je voudrais vous faire partager et j'irai directement à la conclusion.

Nous sommes favorables au projet LGV Poitiers – Limoges – Brive. Ce projet constitue une chance pour le Limousin et les territoires qui l'entourent. Nous n'avons pas le droit de gâcher cette chance. Il n'y en aura pas d'autres car il n'y a pas d'alternative crédible. Il est normal qu'il y ait des hésitations, des incertitudes, des interrogations, mais aucun des arguments avancés jusque-là à l'encontre du projet n'est véritablement réhibitoire.

Bien sûr, nous n'avons pas toutes les assurances, ni les réponses à toutes les questions qui restent posées, mais c'est tout à fait normal à ce stade, et c'est le contraire qui serait vraiment étonnant. Il serait illusoire de penser l'inverse.

Quand on veut investir dans l'avenir, dans la voie du progrès, il faut s'engager, il faut entreprendre et si, avant d'entreprendre, il fallait avoir toutes les certitudes, on ne ferait jamais rien.

J'attends donc avec impatience que l'on s'engage plus avant dans les étapes suivantes du projet. Merci.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur FRUGIER. Monsieur Claude GUERRIER.

M. GUERRIER - Maire de Saint-Sulpice-le-Guérétois, Vice-président de la Communauté de Commune de Guéret – Saint-Vaury et Conseiller Régional

Merci. Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, j'interviens en qualité de Maire de Saint-Sulpice-le-Guérétois à côté de Guéret, Vice-président de la Communauté de Commune de Guéret – Saint-Vaury et Conseiller Régional.

Le débat public qui vient de se dérouler durant plus de 3 mois, autour du projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges, a permis de mettre en évidence plusieurs points et un certain nombre d'incohérences qu'il convient de rappeler.

Premier point : le train à grande vitesse est le mode de transport le plus sûr et le plus économe en matière d'énergie, 4 fois moins que l'automobile et 9 à 10 fois moins consommateur d'énergie que l'avion.

Alors que les évolutions climatiques nous conduisent à envisager un mode de vie intégrant les économies d'énergie dans le cadre du développement durable, les limousins, tous les limousins et leurs voisins sont donc parfaitement en droit d'exiger l'accès sans délai à ce mode de transport d'avenir et ils l'ont fait.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Mais alors, pourquoi proposer une solution qui rallonge le parcours de plus de 23 % au départ de Limoges et de plus de 55 % pour la Creuse, rallongement qui se répercutera nécessairement sur les coûts annuels d'exploitation et sur les usagers ?

On nous rétorque que l'avenir appartient aux relations avec l'arc Atlantique, et que le barreau LGV Poitiers - Limoges constitue un élément de ces futures liaisons, mais les documents présentés par RFF dans son dossier de maître d'ouvrage indiquent, pour la période de référence 2015, des flux Nord - Sud 13 à 100 fois supérieurs selon les localités de départ, à ceux qui se feraient sur l'axe en direction de Poitiers. Prioriser ce projet, c'est mettre la charrue avant les bœufs.

Deuxième point : l'ensemble des participants au débat public ont tous témoigné de leur exaspération devant les mises en cause répétées par l'Etat de ses propres engagements en la matière, par Monsieur JUPE en 1996 et Monsieur RAFFARIN en 2003, ces abandons successifs des projets conduisant toujours à reporter à plus tard l'accès à la grande vitesse pour le Limousin et ses populations.

Le troisième point qui découle du précédent, ce sont des interrogations, voire des doutes, sur la crédibilité de la proposition faite : aucune inscription au schéma national des lignes à grande vitesse, absence de plan de financement avec un Etat impécunieux qui a déjà plus de 1.600 km de LGV à financer sur des projets arrêtés et faisant consensus, aucune concertation en amont de l'annonce du projet, crédibilité incertaine des positions techniques développées par RFF et la SNCF qui vantaient en 1996 les mérites des TGV pendulaires pour les décrier 7 ans plus tard. Les ingénieurs de la société SNCF ou RFF de 1996 étaient-ils mauvais ou ce sont ceux d'aujourd'hui ?

Que dire des positions pour le moins variables des élus UMP régionaux, promoteurs du projet, mais souvent absents des débats locaux qui « affirment à Limoges qu'ils approuvent sans réserve le projet de LGV entre Limoges et Poitiers qui permettra à la capitale régionale du Limousin d'être à moins de 2 heures de Paris, et affirment à Guéret que ramener l'avenir de la desserte ferroviaire du Limousin à un projet exclusif de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges pénaliserait lourdement la Creuse dans la compétition économique et sociale en cours car il signifierait l'absence de toute amélioration ferroviaire durant les 15 ans à venir ». Effectivement, c'est bien de cela qu'il s'agit puisque ce projet de LGV met les territoires en concurrence. Il n'est pas une réponse aux nécessités d'aménagement harmonieux et solidaire de l'ensemble du territoire Limousin et des régions limitrophes.

Son éventuelle réalisation principalement et exclusivement motivée par un coût plus faible qu'une LGV sur l'axe historique conduirait à exclure très durablement par manque de financement tous les territoires au Nord de Limoges et au Sud d'Orléans et les populations, bien sûr, de l'accès à la LGV.

Je termine en indiquant que cette proposition est un marché de dupes, les promesses n'engageant que ceux qui y croient. Elle a déjà fait l'objet d'un rejet après concertation car non conforme aux intérêts des territoires depuis près de 20 ans. Elle réapparaît 6 mois avant les élections régionales de 2004, sans aucune concertation préalable. Elle est à prendre ou à laisser et, dans ce cas, nous serions nos propres responsables de l'immobilisme et du « rien ne se fera ».

Nous ne nous soumettrons pas par fatalisme ou discipline, nous ne nous culpabiliserons pas. Ce projet n'est pas conforme à un aménagement harmonieux, durable et solidaire de l'ensemble de nos territoires. Nous ne pouvons l'accepter.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
L'avenir du transport ferroviaire en Limousin et sur l'ensemble du territoire au service
de nos populations mérite mieux.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Monsieur DEFAIX.

M. DEFAIX - Porte-parole de la Fédération Nationale des collectifs de défense et de développement des services publics

Madame la Présidente, je voudrais porter à votre connaissance et à celle de l'assemblée une motion qui n'intervient pas par hasard dans la phase finale du débat. Elle est le résultat d'une réflexion qui a mûri au cours du débat et qui, progressivement, a débouché sur un désir d'expression collective. Elle s'est d'ailleurs, pour certains, radicalisée au fur et à mesure que le débat progressait et c'est justement l'intérêt d'un débat, d'ailleurs, que de clarifier la donne, encore faut-il ensuite concrétiser dans les pratiques futures.

Cette motion a été signée par 14 organisations signataires du collectif creusois et ne recouvre donc pas la totalité des organisations constituant celui-ci.

Parallèlement, elle s'est accompagnée d'un nombre important de prises de position de communes creusoises. Nous, responsables d'associations, d'organisations politiques et syndicales et plus largement usagers, citoyennes et citoyens, préoccupés par la qualité de la desserte ferroviaire en Creuse dont nous tenons à rappeler qu'elle constitue un élément clé pour le développement équilibré et durable du territoire, affirmons notre opposition résolue au projet de ligne à grande vitesse Limoges - Poitiers.

Ce projet contribue à tronquer la réflexion et à hypothéquer dangereusement toute perspective d'un ensemble ambitieux d'amélioration dont la ligne dite historique verticale Paris - Orléans - Limoges - Toulouse doit rester le pivot, comme les études et les accords entre les divers partenaires institutionnels n'ont cessé de l'affirmer pendant plus de 20 ans avec une dérivation Vierzon- Montluçon.

La proposition de ligne à grande vitesse Limoges - Poitiers ne peut représenter une réponse cohérente et raisonnable aux besoins urgents de modernisation du service public ferroviaire et de ses performances dans notre région.

Le financement de ce projet, non prévu à ce jour, mais qui s'élèverait au minimum à 1,5 milliard d'euros, pourrait être employé plus efficacement à la réalisation d'autres propositions dont certaines ont déjà fait l'objet de protocole d'accord signé par toutes les parties concernées, avant que l'Etat ne revienne sur ses engagements. Cela permettrait, contrairement au projet mis en débat, que nous sommes nombreux à rejeter, de garantir en Limousin comme partout en France le droit égal pour toutes et tous au transport dans des conditions satisfaisantes de sécurité et de respect de l'environnement.

Cette position clairement énoncée, nous tenons également à faire remarquer que, d'un point de vue aussi bien technologique qu'administratif et financier, il est possible

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public d'avancer rapidement dans le sens de la modernisation et d'une amélioration sensible de la qualité et des performances, non seulement sur l'axe Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, mais également en matière de transversalité. Au sujet de celle-ci, la détérioration de la ligne Bordeaux - Lyon, tant en terme d'horaires et de temps de parcours qu'en terme d'entretien, est préoccupante. Une amélioration est nécessaire, elle est possible, notamment au niveau de l'accord des régions concernées pour peu que l'Etat cesse de se renier et de se désengager, et qu'on n'agite pas des leurres pour, en fait, retarder la mise en œuvre de réponses concrètes et réalistes à des besoins méprisés depuis trop longtemps.

Nous demandons donc la réalisation rapide d'une ligne grande vitesse Paris - Orléans - Limoges - Toulouse, la modernisation de la ligne Bordeaux - Lyon via Guéret et la réalisation des investissements nécessaires au bon fonctionnement de la ligne Ussel - Montluçon.

Enfin, la mise en place d'une ligne Est - Ouest dédiée au fret est indispensable pour s'opposer à la logique actuelle du « tout camion » et pour une politique de transport responsable en terme de développement durable.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur DEFAIX. Monsieur Antoine PACHECO.

M. PACHECO – Chef d'un établissement de santé mentale

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, je vais vous apporter un éclairage un peu différent puisque je suis chef d'un établissement public, un établissement de santé mentale. C'est 1.000 lits qui couvrent la Haute-Vienne, mais aussi qui a des ramifications dans la région, 1.000 lits, 1.600 personnes employées.

Nous avons l'habitude de dire que l'absence de communication rapide pénalise les entreprises de production, mais, moi, je voudrais vous dire, Mesdames et Messieurs, que ça pénalise aussi les personnes patientes, les personnes malades et que c'est une perte de chance.

Je vais vous donner un exemple tout bête et voilà pourquoi je suis tout à fait favorable et complètement favorable à cette ligne Poitiers - Limoges : il y a quelques semaines, l'Etat a lancé un appel d'offres concernant des centres d'expertise pour s'occuper de ce que nous appelons les délinquants sexuels qui sont des patients. Dans ce cadre-là, la région et l'établissement que je représente ont présenté un dossier qui était considéré comme exemplaire, exemplaire par son organisation, exemplaire aussi par les potentiels humains qui le portaient, notamment par le corps médical. Ce dossier n'a pas été retenu, tout simplement parce qu'il fallait que les centres soient à proximité et à moins de 2 heures les uns des autres. Donc, évidemment, perte de budget, bien sûr, mais surtout, perte de chance, alors perte de chance pour le patient de Limoges, perte de chance pour le patient de la Haute-Vienne, mais, Mesdames et Messieurs, nos amis creusois et corréziens, perte de chance aussi pour les patients creusois et perte de chance pour les patients corréziens.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
C'est pour ça que je pense qu'il faut maintenant agir vite pour mettre en place cet axe le plus rapidement possible.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur Denis CLEMENT.

M. CLEMENT - Directeur Régional de l'Environnement du Limousin

Merci. Denis CLEMENT, Directeur Régional de l'Environnement du Limousin. Mon intervention sera certainement plus partielle que la plupart de celles qui ont précédé. Je voudrais seulement donner un éclairage par rapport aux aspects environnementaux, naturels et humains du projet qui est présenté, tout en sachant bien sûr que, par ailleurs, le développement du ferroviaire, d'une manière générale, a un intérêt absolument considérable sur le plan de l'environnement, de l'environnement global notamment par rapport au réchauffement climatique, ce qui a été dit, et par rapport au développement durable d'une manière générale.

Je voudrais évoquer 3 points de façon très synthétique, sachant que je vous remettrai, Madame la Présidente, une petite note d'une page et demie qui a été faite en commun par la DIREN Limousin et la DIREN Poitou - Charente.

Le premier, c'est sur le projet dans sa globalité. Ce que l'on peut dire, c'est que, dans son ensemble, le projet ne rencontre pas d'obstacle majeur au plan environnemental, quelle que soit l'option. C'est un point important, je l'avais déjà indiqué. Si on avait un projet qui, dans d'autres conditions, traverse le plateau de Millevaches ou traverse le marais Poitevin, en matière de milieu naturel, on aurait, en matière d'environnement, là, des problèmes difficiles à résoudre. Là, ça n'est pas le cas. Il y a différentes options, elles ne sont toutefois pas équivalentes sur le plan de l'environnement chacune.

Deuxième point, quelques caractéristiques rapides :

- L'option Nord pose peu de difficultés environnementales en Limousin, mais présente des enjeux environnementaux un peu plus forts en Poitou - Charente, notamment à cause des espaces naturels relativement vastes.
- L'option Centre concerne un couloir souvent plus difficile, notamment par rapport au relief et puis, aussi par rapport à la sensibilité des milieux naturels. Par ailleurs, le raccordement au Nord de Limoges concerne une zone périurbaine qui comprend une certaine sensibilité.
- L'option Sud, elle, comporte très peu d'atteintes environnementales, touche très peu d'enjeux environnementaux par rapport au milieu naturel. Le raccordement à l'Ouest ou au Sud Ouest de Limoges se fait, là aussi, dans un milieu périurbain de qualité où il faut faire attention aux impacts.

En conclusion, sur ce plan strictement environnemental du projet actuel, on constate, de notre côté, qu'aucune option ne présente de difficultés environnementales rédhibitoires, que, en revanche, en ce qui concerne la prise en compte de

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public l'environnement, bien sûr, il y a la prise en compte au moment de l'intégration du tracé, des mesures compensatoires, mais ce qu'il est souhaitable, c'est que cette prise en compte aussi se fasse le mieux possible parmi d'autres critères, bien sûr, qui sont nombreux dans le cadre d'une ligne comme celle-là, également plus en amont en ce qui concerne le choix de l'option.

Le troisième point, je ne l'ai pas évoqué, mais, effectivement, il y a les 3 options, 3 options ont été prises par RFF de façon à schématiser les solutions. Il y a, sur le plan environnemental, en tout cas, des situations intermédiaires qui sont moins conséquentes sur l'environnement, c'est, par exemple, l'option Centre en Poitou - Charente se raccordant à l'option Nord en Limousin, et un trajet Sud qui prévoit un raccordement à la SEA plus près de Poitiers.

Conclusion, c'est effectivement au moment de la prise en compte de l'environnement, bien sûr, au moment de l'intégration des lignes, mais aussi certainement en amont parmi d'autres critères sur le choix de l'option elle-même et puis, quand une option est retenue, sur le choix du tracé puisqu'on a pas mal d'espace dans cette option même.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur CLEMENT. Nous passons à Michel CANIAUX.

M. CANIAUX – Président d'ALTRO

ALTRO et UNSA des Cheminots. Nous avons participé à presque toutes les réunions pour bien nous imprégner du territoire du Limousin et afin d'arrêter notre point de vue parce que, pour qu'il y ait débat, il faut qu'il y ait évolution du point de vue.

Nous avons donc pris cette proposition du Poitiers - Limoges en regardant tout ce qu'elle pouvait apporter de bon. Outre les relations avec Paris, nous voyons tout de suite que c'est un des maillons de la T3A, la transversale Alpes - Auvergne - Atlantique et, aujourd'hui, nous pouvons nous poser la question « peut-être pouvons-nous être pour la transversalité, qui sera la prochaine priorité après avoir réglé les relations avec Paris, pouvons-nous être pour la transversalité et être contre le Poitiers - Limoges ? ».

Aujourd'hui, ça fait plaisir, sur les 22 cahiers d'acteurs, il y en a 13 qui évoquent la transversalité.

Je suis remonté très haut sur la carte, et même Vierzon peut trouver un intérêt pour ses relations avec le Sud - Ouest, la péninsule ibérique, c'est-à-dire que Vierzon serait à 2 heures 48 ou 2 heures 50 de Bordeaux au lieu de 3 heures 50 aujourd'hui.

Nos experts motivés par le souci d'aménagement du territoire équilibré ont simulé les dessertes du Limousin à l'horizon 2016. Ainsi, sur l'axe historique POLT, nous prévoyons 16 allers - retours. Il y a un moyen d'avoir une desserte innovante et c'est pour ça que nous avons eu des réactions positives à ces propositions, y compris de creusois, mais encore faut-il pouvoir se parler.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Le Limoges – Poitiers, l'axe historique et les lignes TER constituent donc le dispositif pour un aménagement du territoire équilibré, ce que nous retrouvons parfaitement dans les différentes délibérations des différentes collectivités.

Ainsi, nous avons l'exemple de ce qu'il faut faire avec la complémentarité entre la ligne classique par Bellac, pour la desserte fine du territoire, et le barreau qui appartient au réseau européen. Les résultats de la première partie de la pré-étude fonctionnelle T3A qui est en cours nous conforte dans cette voie. La T3A développe de nombreuses fonctionnalités dont celle d'être un axe structurant pour l'organisation ferroviaire.

En ce qui concerne le potentiel voyageurs, la T3A se situe déjà au niveau du TGV Rhin – Rhône, projet en cours de réalisation. Ce qui est à noter dans ce débat, ce qui est nouveau dans ce type de débat, c'est l'expression de la solidarité territoriale. Les membres institutionnels d'ALTRO, hors Limousin et Poitou – Charente, qui avaient leur partition à jouer, ont décidé d'apporter une contribution écrite, voire des délibérations pour soutenir le Poitiers – Limoges en tant que maillon de la transversalité.

C'est ainsi que nous avons des collectivités comme le Grand Roanne, les conseils régionaux d'Auvergne et de Rhône – Alpes qui soutiennent ce projet. Oui, pour la première fois, des collectivités sont sorties de leur pré carré pour se mêler de ce qui les regardait. Le Limousin n'est pas seul dans ce sursaut en faveur du désenclavement. En l'état actuel, nous pouvons dire que, suite à la volonté des territoires concernés, les prochains maillons soumis au débat public seront le Clermont – Lyon et le Nantes – Rennes, et nous vous donnons rendez-vous, Madame la Présidente.

En conclusion, notre souhait, conforté par 3 mois de débat, est qu'au plus haut niveau de l'Etat, on arrête de chuchoter lorsque l'on parle de transversalité, d'ignorer le débat et qu'on la sorte de la clandestinité pour en débattre au grand jour, afin que les projets qui en procèdent comme le Poitiers – Limoges puissent s'y adapter dès le départ, notamment en matière de tracé et de mixité des trafics. Rendez-vous pour dynamiser l'axe POLT, 16 allers – retours par jour, je vous mets au défi de soutenir cela.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur CANIAUX. Monsieur Alain TEISSEDRE.

M. TEISSEDRE - Maire Adjoint à Guéret

Bonjour, Alain TEISSEDRE, Maire Adjoint à Guéret. Je voudrais tout d'abord faire une remarque qui est de dire que je regrette que des responsables politiques de haut niveau aient pu organiser la claque à laquelle nous avons assisté dans cette salle.

D'autre part, je trouve qu'il y a des gens dans cette salle qui, effectivement, se trouvent des dons d'orateur et se montrent en spectacle, mais ils n'essaient pas d'écouter ce que disent les autres.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je voudrais tout d'abord faire un constat. Le constat que je remarque, à travers les différents débats auxquels j'ai participé, c'est qu'on assiste d'un côté à avoir des élus, des responsables économiques à être pour le barreau et, de l'autre côté, on assiste au fait que la population est contre ce barreau, ce qui veut dire qu'il y a là une véritable coupure entre les élites et le peuple. Il serait peut-être temps d'y réfléchir, mais certainement que les uns et les autres n'y ont pas le même intérêt à ce barreau.

Madame la Présidente, lors de votre intervention, vous nous avez parlé d'une majorité qui sortirait pour ce projet ; je ne suis pas certain que cette majorité soit aussi grande que vous le pensez ou que vous le dites.

Pour ma part, vous l'aurez bien compris, je suis contre ce projet ; je demande à être respecté dans mon choix et je ne suis pas pour autant un archaïque ou quelqu'un qui n'aurait rien compris. Si cette ligne se fait, c'est la mort de la ligne historique POLT. C'est l'exclusion de toute une partie de notre région et, au-delà, du Massif Central, de toute capacité de développement économique.

D'ailleurs, Monsieur ORUS de RFF, dans un texte, reconnaît lui-même que si ce barreau se fait, cela va détourner une bonne partie des transferts du POLT vers la LGV. Il reconnaît qu'il y aura donc transfert de trafic avec ce projet. S'il y a transfert de trafic, il y aura forcément mort de la ligne Paris - Orléans - Limoges - Toulouse. Derrière ces choix, c'est tout le maillage ferroviaire qui sera mis en cause et asséché lorsque cette ligne aura disparu, mais, au-delà de ces choix, ce sont des milliers de personnes qui n'auront plus accès au service public des transports. Je pose la question « quelle chance auront nos malades lorsqu'ils viendront du Plateau de Millevaches pour aller se faire soigner ? ».

J'ai le sentiment - mais peut-être au-delà c'est une réalité - de parler dans le vide puisque je sais que RFF et la SNCF ont déjà fait leur choix. Ils ont fait le choix de l'argent contre celui du bien-être de nos populations.

Je voudrais demander à Monsieur RODET, à Madame PEROL-DUMONT et à Monsieur DENANOT, qui sont prêts à faire des efforts financiers importants sur ce projet, des efforts financiers avec l'argent des contribuables, s'ils sont prêts à faire autant d'efforts financiers pour permettre le développement du POLT parce que, pour moi, la seule section qui vaille, c'est celle du POLT.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur TEISSEDRE. Monsieur THILLET.

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

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Didier THILLET, Président de l'Association TGV Berry – Limousin – Pyrénées. Nous voici arrivés au terme d'un débat public de 3 mois et demi. Ce débat concernant le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges et demandé par l'Etat avait pour but de démontrer l'opportunité d'une ligne grande vitesse de 115 km.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Après avoir participé à tous les débats, le constat pour ce projet est implacable : la population n'en veut pas. Vous êtes 200, nous étions 1.500 à Châteauroux contre votre projet. La preuve en est que le projet ne vaut rien parce que Monsieur RODET qui vous a mobilisés, il a copié notre communication pour vous.

Je continue. La démonstration est, en effet, la très faible participation lors des réunions et plus particulièrement dans le Limousin. Il suffit de regarder le tableau fourni tout à l'heure par la Commission.

Seuls quelques élus isolés partagent l'idée d'un tel projet.

Mme LARIVAILLE

S'il vous plaît, vous vous arrêtez, sinon j'arrête le débat.

M. ANDRAULT

Il faut que vous compreniez une chose, c'est que le temps que vous privez à celui qui intervient lui est redonné par ailleurs. Si vous privez une personne de parole, nous sommes obligés de lui redonner le temps par ailleurs, c'est normal.

Mme LARIVAILLE

Je regrette que la dernière réunion soit comme ça. Laissez parler Monsieur THILLET.

M. ANDRAULT

Tout le monde a le droit de s'exprimer, tout le monde a le droit d'avoir un avis divergent.

M. D. THILLET

Je rappelle encore que, lors du débat public à Châteauroux, 1.500 personnes se sont mobilisées pour combattre ce funeste projet de ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges.

Durant les 20 débats, nous avons donné les arguments nécessaires, afin de prouver le bien-fondé du projet TGV Capitoile que nous défendons. A chaque réponse, RFF n'a eu de cesse d'utiliser des manœuvres dolosives afin de tromper le public.

La population présente lors des débats a combattu le projet en faisant référence à l'axe historique qui est le seul à pouvoir irriguer la région Limousin et la plonger dans le 21^{ème} siècle.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public Avec l'argumentaire toujours emprunt de contrevérités de la part de Réseau Ferré de France, il est certain que la population se retournera contre cette administration car elle en a assez de toutes ces escobarderies.

Notre Association est convaincue de la pertinence de rallier Limoges à Paris en 2 heures, mais pas par Poitiers.

Je rappelle que passer par Poitiers, c'est condamner Limoges à ne plus pouvoir se rapprocher de Paris, mais aussi de l'Europe de l'Ouest et du Nord et de l'Est alors que, par Châteauroux, dans un temps certes plus lointain, Limoges peut espérer gagner de 15 à 20 minutes. Il faut penser aux générations suivantes.

Le projet TGV Capitole permettra de rallier deux capitales régionales Orléans et Limoges. Il reliera également la région Bourgogne au Sud Ouest de la France et facilitera également l'accès à la région Bretagne.

Si un projet de ligne à grande vitesse Limoges - Angoulême voyait le jour, nous sommes certains que c'est ce projet qui ouvrirait le Limousin sur la façade Atlantique, ainsi que les régions énumérées précédemment, mais surtout pas par Poitiers.

Avec le TGV Capitole, Aurillac et Rodez se verraient désenclavés, ainsi que la Creuse à travers La Souterraine.

Notre projet est emprunt de bon sens quant à l'environnement. La traversée de la Beauce ne poserait pas de véritable problème. Chacun sait la surface que représentent les étendues de céréales qui permettent une avancée des travaux beaucoup plus rapide.

En longeant les autoroutes A71 et A20, nous épargnons la Sologne et tout ce qui la compose de riche en faune et en flore. C'est dans ce respect de l'environnement que nous avons été animés pour initier notre projet. Nous ne pouvons pas dire de même pour le projet Poitiers - Limoges. Comment l'administration d'un Etat ayant en charge les infrastructures ferroviaires ne raisonne pas plus fort dans le respect de l'environnement ?

Rappelons simplement que le voyageur voulant parcourir un Paris - Marseille en voiture émettra 157 kg de CO2 et seulement 5 kg en TGV. Mesdames et Messieurs, le choix est clair.

M. ANDRAULT

Monsieur THILLET, il faut arrêter.

M. D. THILLET

Monsieur ANDRAULT, vous ne cédez pas à la populi. Vous n'avez interdit à personne de continuer son discours, je continuerai le mien. S'il n'y avait pas tout ce brouhaha, il y a longtemps que mon discours serait terminé, Monsieur ANDRAULT.

M. ANDRAULT

Monsieur THILLET, vous avez eu une rallonge d'une minute, ce qui est tout à fait normal, compte tenu de l'interruption de parole. Nous sommes maintenant à 6 minutes et demie.

M. D. THILLET

Et les autres, à combien ils étaient ?

Plus de voyageurs dans les trains est égal à moins d'oxyde de carbone dans les poumons des Français du territoire central de la France et protection de la couche d'ozone.

Je le dis haut et fort, en ces temps de campagne électorale dont l'environnement est au cœur des enjeux, il faut impérativement que Réseau Ferré de France et l'Etat prennent en considération la signature de la France aux accords de Kyoto.

Je rappelle que plus de 3 millions d'habitants seraient bénéficiaires d'un temps de parcours amélioré de 30 minutes à une heure et nous aurions enfin un véritable aménagement du territoire.

Rappelons les villes desservies : Orléans, Vierzon, Bourges, Montluçon, Châteauroux, La Souterraine, Limoges, Brive, Périgueux, Cahors, Aurillac, Rodez.

Les exemples suivants prouvent bien notre ambition. La gare d'Amiens est à 38 km du centre ville. Un service de bus permet de se rendre à la gare TGV entre 35 et 40 minutes. La communauté d'Amiens regroupe 27 communes représentant 179.000 habitants, le parking étendu à 550 places. Chaque jour, 1.000 personnes prennent le TGV dont 45 % vont à Paris avec un temps de parcours de 20 minutes.

Mme LARIVAILLE

Monsieur THILLET, vous avez largement dépassé, c'est trop. Nous passons la parole à Monsieur COFFIN maintenant.

M. ANDRAULT

Est-ce que nous pouvons avoir un moment de calme ? Si vous voulez que le temps soit respecté, il faut que vous soyez calmes dans la salle. Ça ne sert à rien du tout de pousser des cris, le temps ne peut pas être compté si celui qui intervient a la parole coupée. Il faut que vous soyez sereins et calmes. Tout le monde a le droit de s'exprimer.

Mme LARIVAILLE

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
J'avais souhaité, effectivement, au début de débat, que vous soyez sereins et calmes, que les débats se passent dans la sérénité. Essayons de poursuivre dans la sérénité.
Monsieur COFFIN.

M. COFFIN

Merci Madame la Présidente. Je ne voudrais surtout pas raviver les passions dans ce débat très houleux. Je suis l'auvergnat de service et vous voudrez bien m'en excuser. Je voudrais simplement apporter un avis extérieur et un témoignage.

D'abord, malgré la couverture médiatique importante du débat, l'information n'est pas arrivée à Montluçon. Il n'y a pourtant que 160 km qui séparent Limoges de Montluçon, mais il a fallu attendre le bouche à oreille pour être averti d'un débat passionnant. D'ailleurs, je constate qu'il est quand même beaucoup plus facile de parler du train que de le prendre dans tout le Massif Central.

Je regrette donc que ce type de débat n'ait pu être organisé aussi bien à Montluçon qu'à Bourges puisque ces deux villes sont reliées à l'axe central à Vierzon et que l'aménagement du territoire global, du territoire national, fait qu'on ne peut pas avoir la seule vision régionale d'un aménagement global et qu'il serait sans doute intéressant de demander l'avis à tous ceux concernés par le problème.

Le TGV a tellement bousculé la carte de la France et a tellement bousculé les temps de parcours qu'aujourd'hui, Toulouse, Clermont-Ferrand et Limoges sont plus au Sud que Marseille, et Guéret et Montluçon sont au niveau de Castre et de Mazamet.

Il se trouve aussi que nous avons, au CESR d'Auvergne, à donner notre avis sur la faisabilité d'une ligne TGV raccordant Clermont-Ferrand à Montchanin. Le CESR a jugé utile de s'entourer des compétences d'un cabinet indépendant et a sollicité un cabinet suisse ; je crois que ça relève d'une grande sagesse de demander aux suisses leur avis sur le ferroviaire puisque, en la matière, ils n'ont de leçon à recevoir de personne et qu'ils ont, en plus, à appréhender un relief sans commune mesure avec le Massif Central.

Je voulais vous donner les trois grandes idées sorties de ce rapport. Ça n'est qu'un avis qui peut enrichir le débat et non pas alimenter les polémiques.

- La première idée, c'est la nécessité d'échanges économiques entre les capitales régionales et les villes moyennes et intermédiaires. C'était le cas de Vichy, c'était le cas de Moulin, c'était le cas de Nevers ; ce pourrait être le cas de La Souterraine, de Châteauroux, de Vierzon en transposant.
- La deuxième idée, c'est qu'il n'y a pas d'exemple de développement économique de villes moyennes ou petites après qu'elles aient été soit abandonnées ou, en tout cas, moins bien desservies par le transport ferroviaire. C'est une réalité.
- La troisième idée, c'est l'aspect du recours à la ligne grande vitesse. On nous a expliqué que la ligne grande vitesse Sud Est, à la date d'arrivée d'un éventuel TGV Auvergne, aurait une capacité de 15 TGV par heure et par sens en tenant compte des réserves de robustesse et des effets de différence de vitesse - je m'en remets aux spécialistes de RFF pour confirmer mes propos - et qu'en conséquence, la

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
fréquence d'un TGV auvergnat ne se limiterait qu'à un seul TGV toutes les
2 heures.

Je vous livre d'ailleurs la conclusion du rapport « la technique consistant à accoupler la rame simple duplex (510 passagers) venant de Clermont-Ferrand à une rame obligatoirement simple duplex venant de Lyon, en supposant que cette contrainte soit acceptée, ne serait possible actuellement que pour un seul train arrivant dans la tranche 8 – 9 heures à Paris, c'est-à-dire l'heure utile, ce qui donnerait Montchanin à 6 heures 47, mais un départ de Clermont-Ferrand avant 5 heures 30 ». Ces deux projets symétriques, le projet Limoges – Poitiers et le projet Clermont-Ferrand - Montchanin, initiés par deux régions géographiquement côte à côte, politiquement longtemps face à face, mais regardant leur avenir toujours dos à dos, ces deux projets symétriques m'ont inspiré une transposition de ces faits.

Si l'on tient compte de l'arrivée des rames TGV en provenance à la fois de Toulouse, de Bordeaux, de Bretagne ou des Pays de la Loire, le tronçon commun Courtalin – Paris va très vite connaître la saturation et, si saturation il y a, de quelle priorité pourrait se prévaloir le Limousin pour insérer son TGV au milieu de tous les autres ?

Or, en 1990, et Monsieur DELAGRANDE le rappelait tout à l'heure, lors du débat sur le schéma directeur des TGV, au CESR du Limousin, nous avons proposé l'expérimentation d'une desserte Limoges – Paris par le matériel d'alors sur la ligne n'ayant subi aucun aménagement pour démontrer que Limoges – Paris, sans arrêt, était faisable en moins de 2 heures 40. C'est encore vrai aujourd'hui. Il n'y a qu'à essayer. Je n'influence pas les choix, je dis simplement d'essayer pour enrichir le débat.

En fin de compte, les temps de parcours sont sensiblement identiques donc, pour nous, il nous semblait que l'axe classique était beaucoup plus vital pour une question d'aménagement du territoire.

Je dirais que le Massif Central, en fin de compte, on ne lui reconnaît qu'une seule qualité, c'est celle d'avoir, depuis DE GAULLE, fourni tous les Présidents de la République.

M. ANDRAULT

Il faut conclure, Monsieur, s'il vous plaît.

M. COFFIN

Je conclus. On a bien connu les faits de ces pressions présidentielles qui, en fin de compte, pour la traversée du Massif Central, se sont résumés à réduire les temps de parcours entre Saran et Chamalières par le biais de l'A89.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur COFFIN. Monsieur PARELON.

M. PARELON - Vice-président de l'UNEF

Julien PARELON, Vice-président de l'UNEF, le syndicat étudiant sur l'université de Limoges et, surtout, je tiens à préciser, creusois d'origine.

L'UNEF tient à exprimer clairement sa position en faveur du projet de ligne à grande vitesse. Nous pensons que ce futur désenclavement de Limoges et de la région Limousin dans son ensemble est une avancée primordiale pour l'amélioration de la condition estudiantine.

Mettre Limoges, la plus grosse ville étudiante de la région, à 2 heures de Paris ou à 45 minutes de Poitiers, permettra un plus simple accès pour tous les étudiants soucieux de profiter des richesses universitaires limousines, mais, jusqu'à présent, rebutés par un temps de trajet trop long depuis Poitiers ou la capitale.

N'oublions pas non plus que Brive, deuxième ville étudiante du Limousin, sera, avec la LGV, à 3 heures de Paris également.

De plus, les jeunes limousins se rapprocheront de Paris, auront plus facilement accès aux merveilles culturelles et à l'enseignement de la capitale, à une époque où la mobilité devient de plus en plus d'actualité.

Ensuite, en tant que jeune creusois, je pense à l'avenir de mon département et à tout ce que ce projet peut lui apporter de bénéfique. Le réseau TER de Lyon, Guéret ou La Souterraine à Limoges fonctionne correctement et, de ce fait, l'ensemble des creusois vont pouvoir se rapprocher de la façade Atlantique ou de Paris.

Les retombées économiques, c'est certain, profiteront aux 3 départements et pas seulement à la Haute-Vienne comme on a pu l'entendre.

Finalement, l'UNEF Limousin et le jeune creusois que je suis parmi tant d'autres disent « oui » à la LGV qui est un véritable projet d'aménagement du territoire, présentant une forte capacité à rapprocher les villes et les territoires entre eux, et qui permet surtout un renforcement des relations interrégionales.

Nous sommes actuellement à l'université dans une situation où nous devons nous serrer la ceinture pour résorber un déficit budgétaire dû à un désengagement financier de l'Etat.

Pour ne pas faire disparaître l'université de Limoges, sans paraphraser Monsieur le Maire ou l'article du Monde à paraître demain, travaillons avec d'autres universités, main dans la main, comme celle de Poitiers, par exemple, et disons « oui » à la LGV.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur Philippe REILHAC.

M. REILHAC – Conseiller Municipal Délégué de Limoges

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
La construction de cette ligne grande vitesse Poitiers – Limoges – Brive est une nécessité, une évidence et, contrairement à ce que dit Monsieur THILLET, une majorité écrasante de Limougeauds, de haut-viennois, de limousins ne comprend même pas que l'on puisse s'opposer à ce projet.

Les forces favorables à la ligne Poitiers – Limoges – Brive ne sont pas suffisamment mobilisées. Beaucoup se sont dit que, certainement, la raison l'emporterait et qu'il n'était pas nécessaire que la majorité silencieuse se manifeste, manifeste le bon sens et gagnerait la partie.

Nous sommes venus ici ce soir avec quelques amis pour vous prouver que nous sommes pour et que la grande majorité des gens ici sont pour. Beaucoup ont pensé jusqu'à présent, qu'il n'était pas nécessaire de venir défendre une position parce qu'elle coulait de source. Ici, ça paraît évident.

Beaucoup nous ont dit « bien sûr, allez-y, foncez, saisissons l'opportunité, cela aurait dû être fait depuis longtemps », voilà ce que nous disent les gens dans la rue, les citoyens, ceux qui, aujourd'hui, préfèrent prendre leur voiture pour monter à Paris car, avec la voiture, on ne met pas plus de temps et c'est plus confortable.

Alors, je suis encore jeune, j'ai 35 ans, et je ne veux pas participer au même débat dans 10 ou dans 20 ans, avoir encore à décider si Limoges doit s'assumer pour ce qu'elle est, c'est-à-dire une métropole régionale du 21e siècle.

Hésitons encore et, en 2020, en 2030, nous referons ce même débat. Nous irons toujours à Paris en 3 heures, dans le meilleur des cas, 3 heures et demie probablement. Il sera toujours impossible de travailler dans le train pour ceux qui font des déplacements professionnels. Pour aller à Lille, à Bruxelles, à Strasbourg, nous traverserons Paris avec le métro, et le Limousin, si j'ose dire, continuera à regarder passer les trains. Les autres trains iront de plus en plus vite et les nôtres, les TEOZ, iront de plus en plus lentement et ils secoueront toujours autant.

Toutes les régions savent que nous avons besoin d'une capitale forte et dynamique. Chacun connaît l'importance d'un maillage de trains régionaux et d'une ligne TGV au départ des villes importantes, en ce qui nous concerne Limoges et Brive.

Au début du 21e siècle, le dynamisme économique, culturel, démographique passe évidemment, entre autres, par le TGV. Alors, certes, il y a des opposants à ce projet, ils viennent de partir, tant mieux, ça sera plus calme, ils sont très bruyants. Non, ils sont encore là. Les opposants sont très bruyants, nous ne l'avons pas été jusqu'à présent, nous sommes venus participer aux réunions calmement. Toutes les autres réunions, nous sommes venus plutôt calmement, effectivement, à quelques-uns ; on ne pensait pas qu'il fallait venir faire du ramdam, mais, nous, on est venu montrer ce soir qu'on était capable aussi d'en faire.

Les opposants, il y en a de plusieurs sortes :

- Il y a d'abord les voisins, les voisins qui nous veulent du bien, ceux qui, subitement, pensent au sort du Limousin. Eux, ils sont déjà à 2 heures de Paris, donc ils se moquent un petit peu de notre situation, ils ne voient pas la nécessité de changer les choses.
- Il y a ceux qui s'accrochent à l'idée irréalisable sans doute maintenant d'une ligne grande vitesse sur l'axe historique ou à celle du TGV pendulaire qui, aujourd'hui,

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public est enterré ; c'est ce projet trop compliqué, trop onéreux ; il ne représentait, à l'époque, qu'un lot de consolation, un TGV light. Il avait l'avantage de pouvoir être réalisé rapidement, il a été sacrifié par l'actuelle majorité, la page est donc tournée.

- Et puis, enfin, il y a ceux qui se coiffent d'un chapeau vert et qui s'opposent au projet pour des raisons soi-disant écologiques. Je dois dire que ce sont ceux que je comprends le moins. Il apparaît évident à tous et à chacun que des gens dans le train, ce sont des gens de moins sur les routes et que l'avenir est au transport collectif, mais il est vrai aussi que, ici ou là, nous voyons les opposants aux éoliennes qui fabriquent de l'énergie propre par excellence et renouvelable. Ces opposants sont aussi souvent coiffés du chapeau vert.

Comme dirait un philosophe de mes amis, le meilleur moyen de prendre un train à l'heure, c'est de rater le précédent. Alors, ce que je suggère, puisque nous avons raté tous les précédents, c'est de ne pas louper celui-là. Il est plus que temps, aujourd'hui, d'agir.

Mme LARIVAILLE

Merci. Bien, nous avons encore 6 demandes de prise de parole. Monsieur Michel KIENER.

M. KIENER – Adjoint au Maire de Limoges

Michel KIENER, je suis adjoint au Maire délégué à l'urbanisme. Ils sont partis, et c'est bien dommage, parce que, justement, je voulais rappeler que si Limoges avait développé dans le passé une grande tradition ferroviaire et cheminote, il ne fallait pas oublier que le réseau en étoile qui encadre Limoges avait mis des dizaines d'années à se constituer. Il avait mis des dizaines d'années à le faire à cause, précisément, d'intérêts divergents et de querelles entre compagnies.

Moi, ce que je souhaite, c'est que Limoges n'attende pas 40 ans le TGV comme on a attendu dans le passé, pendant 40 ans, une liaison directe entre Limoges et Brive.

Alors, aujourd'hui, je crois qu'il faut que nous pesions nos responsabilités. Et puis, je voudrais dire à ceux qui sont partis, que je ne me sens pas politicien en défendant le barreau Limoges – Poitiers et que, franchement, je n'ai aucune sympathie particulière avec RFF, j'ai même d'ailleurs un certain nombre de contentieux avec eux.

Mais, en tout cas, ce que je sais, c'est que la capitale régionale du Limousin connaît aujourd'hui un développement spectaculaire. Je sais que ses zones d'activité font le plein et je sais - mais là aussi peut-être beaucoup de gens qui sont partis ne le savent pas - que le bassin de vie de Limoges, c'est-à-dire les gens qui sont les usagers quotidiens de l'agglomération de Limoges et de tout ce qui va avec, ce bassin de vie fait quand même 256.000 habitants, c'est-à-dire un petit peu plus quand même que la Creuse.

Je sais aussi que Limoges remplit pleinement sa fonction de métropole, mais je sais aussi que rien n'est jamais acquis dans le monde concurrentiel dans lequel nous vivons.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Alors, l'opportunité nous est offerte, avec le barreau Poitiers – Limoges, de jouer pleinement notre rôle de troisième agglomération du quart Sud – Ouest de la France, et de pôle majeur dans la recherche, de pôle majeur dans la création, de pôle majeur dans la santé, de pôle majeur dans la production. Il y a peut-être l'université, mais je pense aussi à autre chose, je pense aux entreprises. Nous savons tous que les entreprises peuvent disparaître, elles peuvent être rachetées, délocalisées, mais, ce que nous savons mal sans doute, c'est que, pour qu'une entreprise d'ailleurs vienne s'installer chez nous, il faut un certain nombre de conditions. Je crois très sincèrement que le TGV ici, c'est essentiel pour que se créent demain des emplois.

Je terminerai en disant ceci : ce que l'aérien fait pour Limoges, grâce à un aéroport idéalement situé, moi, je voudrais, et je crois que nous sommes nombreux à le vouloir, que le rail le fasse aussi et ça, c'est la LGV. Il y a aujourd'hui plus de 300 villes en France qui, aujourd'hui, voient s'arrêter dans leur gare un TGV et on a rappelé sans cesse que l'espace temps en était bouleversé. Le TGV, en tout cas, c'est le moyen de redonner à la gare de Limoges Bénédictins, à notre gare, son rôle d'acteur de premier ordre dans une perspective de développement vraiment durable, avec un possible rôle de carrefour pour l'avenir ; un certain nombre d'autres intervenants l'ont rappelé aussi.

Alors, il paraît qu'il y avait, c'est vrai, 1.500 personnes à Châteauroux et je les comprends, mais, simplement, Châteauroux, ils sont déjà à 2 heures de Paris, pas nous. Moi, je voudrais simplement dire, Madame la Présidente, que s'il vous faut 15.000 signatures, ou s'il vous en faut 150.000, nous vous les fournirons, mais, franchement, ce n'est pas le cœur du débat. Le cœur du débat, c'est que tous les acteurs qui comptent, et ce ne sont pas les politiciens, mais que tous les acteurs qui comptent et que tous ceux qui s'occupent un petit peu de ce que l'avenir doit être pour notre région sont tous d'accord, ici, en tout cas. Et la Présidente du Conseil Général, quand elle vous a dit que l'ensemble des Conseillers Généraux avaient dit oui, ça veut quand même dire quelque chose et je souhaiterais que les Creusois y réfléchissent.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Monsieur Bernard VAREILLE.

M. VAREILLE – Université de Limoges

Merci Madame la Présidente. Bernard VAREILLE, j'ai été doyen de la faculté qui vous accueille ce soir et Président de l'université de Limoges. Je voudrais dire mon point de vue de manière très dépassionnée. La question qui se pose à nous est l'opportunité de la liaison rapide Poitiers – Limoges. Je voudrais vous donner là le point de vue de l'universitaire.

L'université de Limoges accueille non seulement les étudiants du Limousin, mais encore un nombre significatif d'étudiants de l'Indre, du Lot, de la Dordogne et de la Charente Limousine, autrement dit, cette université structurante, par son influence et par le rôle qu'elle joue, dépasse largement les frontières du Limousin et, bien sûr, très largement les préoccupations de Limoges.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Nous sommes dans une période où la véritable question qui se pose est celle de la taille utile des universités. Nous n'avons pas le choix. Nous sommes obligés de nous inscrire dans des réseaux et de passer des alliances. Or, il existe une alliance traditionnelle entre les 5 universités du Centre Ouest. La pierre d'achoppement de cette alliance - c'est ce qu'on appelle le réseau des universités du Centre Ouest - est classiquement la difficile liaison entre Limoges - Poitiers, Limoges - La Rochelle, Limoges - Tours.

Je pense qu'une liaison rapide entre Poitiers et Limoges est une chance unique pour l'université du Limousin et de ses environs, une chance à ne pas laisser passer. Voilà ce que je voulais dire.

Mme LARIVAILLE

Madame BOULESTIN.

Mme BOULESTIN – Adjointe au Maire de Limoges

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, à ce stade du débat, je vais être moi aussi très brève, simplement insister en tant qu'élu local sur les positions de la ville de Limoges et de l'agglomération de Limoges Métropole qui se sont prononcées avec vigueur et netteté en faveur de ce projet les 28 et 29 septembre derniers.

En effet, ce projet doit permettre, comme cela a été dit à plusieurs reprises ce soir, de renforcer l'accès de Limoges à l'Ile-de-France et, plus généralement, aux grandes métropoles européennes par une liaison Limoges - Paris en 2 heures, voire moins. Or, aujourd'hui, nous avons tous besoin de nous déplacer dans les meilleures conditions de sécurité, de gain de temps et de confort pour accéder aux autres points de l'hexagone, mais également, ainsi que le Maire de Limoges l'a rappelé, aux centres de décision européens majeurs, Bruxelles, Londres, les Pays Bas, l'Allemagne.

Certes, ce positionnement de l'agglomération de Limoges va accroître son attractivité, mais, au-delà, celle de la région Limousin toute entière, par une ouverture indispensable sur les Pays de Loire, le Poitou - Charente, le Nord de l'Aquitaine et plus généralement la façade Atlantique.

Cette ligne aura donc un impact décisif, cela a été dit, dans les domaines culturels, touristiques, économiques, sans oublier l'enseignement supérieur et la recherche car elle renforcera la compétitivité des régions Limousin et Poitou - Charente en favorisant les partenariats économiques et universitaires.

Je ne vais pas revenir sur le schéma d'aménagement et de valorisation du territoire, tel que l'a développé Madame DUFOUR. Simplement, je voudrais dire qu'il ne faudrait pas oublier les contrats de projet menés par la région en terme de désenclavement et qui prévoient notamment le renforcement et la modernisation des lignes TER dont la ligne de bout en bout Limoges - Poitiers. Grâce à cette réorganisation du système de transport régional, départemental et urbain, la zone d'influence du projet s'étendrait ainsi à l'ensemble du Centre Ouest.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Je voudrais juste dire que, présente hier au débat à Poitiers, Monsieur SANTROT qui s'exprimait a donné un avis sans réserve à ce projet, non seulement en sa qualité de Maire de Poitiers, mais également en tant que Vice-président du Conseil Régional de Poitou – Charente chargé des infrastructures.

Je rappellerai enfin que parmi les nombreuses prises de position en faveur de ce projet, les collectivités territoriales et les principaux acteurs du monde socio-économique dont la CCI et le Groupe LEGRAND présents ce soir se sont regroupés autour d'une Association et qu'ils ont tenu, eux aussi, à déposer un cahier d'acteurs.

Ces exemples illustrent bien que la réalisation d'une liaison à grande vitesse sur l'Ouest Atlantique est vitale pour notre avenir universitaire et économique, pour notre avenir tout court.

Je rappelle, pour mémoire, que c'était déjà la position de Limoges il y a 15 ans.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame. Monsieur Pierre AUXEMERY, vous avez la parole.

M. AUXEMERY – Adjoint au Maire de Limoges

Madame la Présidente, je me bornerai, à l'heure qu'il est, à un rappel, à un constat et à un vœu.

Le rappel, c'est qu'il y aura, dans 2 jours, 20 ans, le 15 décembre 1986, que le Directeur Régional de la SNCF, devant le Conseil Economique et Social du Limousin, avait eu ces propos « les grands travaux nationaux ferroviaires TGV, prévus pour la fin de ce siècle, vont laisser une fois de plus cette région à l'écart ». Il était malheureusement visionnaire.

Ont commencé alors ce que l'on peut appeler des guerres de religion sur le tracé. Ces guerres de religion, elles ont l'air de perdurer aujourd'hui. Pendant 20 ans, il y a eu les diverses hypothèses : il y a eu d'abord le « y » quelque peu romantique, il y a eu ensuite l'évocation d'autres tracés et, pendant ce temps, on nous disait « lorsque, vous, en région Limousin, vous serez d'accord pour nous faire des propositions, nous, RFF, nous, SNCF, on étudiera les projets ». Aujourd'hui, Mesdames, Messieurs, s'il y a 20 ans, on avait choisi, et nous étions peu nombreux à le faire, notamment la ville de Limoges, si nous avions choisi l'axe Poitiers – Limoges, aujourd'hui, il n'y aurait plus ce débat sur le barreau Poitiers – Limoges, nous aurions le barreau.

Alors, aujourd'hui, on recommence, me semble-t-il, ce débat. On recommence ce débat et, moi, je me tourne vers nos amis de la Creuse. Tous les arguments sont recevables, à condition toutefois que l'on ne se cache pas quelquefois derrière l'intérêt général pour avancer ou défendre des intérêts catégoriels car, à ce moment-là, ce n'est pas admissible.

Pour ce qui est du développement, la question est la suivante : « est-ce que le barreau Poitiers – Limoges contribuera au développement du Limousin ? ». La réponse est manifestement « oui » parce que, enfin, quelle est la locomotive

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public aujourd'hui du développement régional ? C'est bien la capitale régionale. Les zones rurales ne peuvent pas se développer, aujourd'hui, sans les bassins d'emploi que constituent, par exemple, Limoges et Brive. Hélas, on peut le dire, les voies de communication, y compris le TGV, ne suffisent pas, ne suffiront pas à engendrer le développement ; elles sont nécessaires, elles ne sont pas suffisantes et, moi, j'ai des doutes sur le fait que, s'il y avait un TGV qui, d'ailleurs, ne s'arrêterait ni à La Souterraine, ni, bien sûr, à Saint-Sébastien, j'ai des doutes pour me prononcer sur le fait que le TGV pourrait contribuer largement au développement de certains territoires, notamment les territoires qui regardent le Massif Central parce que l'essentiel du Limousin économique est tourné vers l'Atlantique et ce barreau, il permet le développement du Limousin vers l'axe Atlantique, vers l'Ouest. Les réseaux de villes qui existent, Poitiers, Limoges, Brive, véritablement, ils participent au développement et à l'aménagement du territoire. Je crois que ce barreau, il ne fera que permettre un développement accéléré de l'aménagement du territoire et tous les territoires du Limousin, ils en recevront une partie.

Je crois que, aujourd'hui, c'est un débat dépassé que de vouloir se prononcer contre quelque chose qui améliore pour l'ensemble du Limousin la situation des communications.

Je conclurai en disant que, aujourd'hui et pendant 20 ans, on a eu ces tergiversations. Il y a un moment pour l'action. Un philosophe disait « la réflexion paralyse l'action ». Je crois que, si nous ne voulons pas que, dans 20 ans, on se retrouve ici, nous ou d'autres, bien entendu, pour avoir encore ce débat, il faut dès aujourd'hui se mettre au travail et il faut passer désormais à l'action pour le développement, l'aménagement de l'ensemble du Limousin.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur. Nous avons encore deux demandes : Madame Pierrette BIDON.

Mme BIDON – Bureau des Verts Limousin

Bonjour. Merci de me donner la parole. Je voulais dire que nous étions évidemment satisfaits d'avoir un débat, même s'il était houleux. En fait, ce qui est dommage, c'est qu'on nous donne finalement le choix, dans cette histoire, entre un TGV ou un TGV ou un TGV. Moi, je suis en Creuse et je comprends bien, on comprend très bien que le TGV soit intéressant pour les villes de Limoges et Poitiers, mais, quand on est en Creuse, c'est quand même assez difficile de s'imaginer qu'on va partir pour aller à Paris en passant par Poitiers. Je crois aussi que notre souci, c'est de devoir mettre une somme aussi importante, 1,5 milliard, sur une ligne de 115 km, sans doute utile apparemment, et je crois que les nuisances qui se font sur l'environnement sont principalement sur les trajets courts.

Or, notre souci, c'est de se dire « quand on aura mis autant d'argent sur cette ligne, il n'en restera sans doute pas pour toutes les autres », par exemple, la ligne Guéret – Limoges qui est très utilisée, sur laquelle on pourrait très bien gagner quelques minutes, ce qui la rendrait concurrentielle par rapport à la voiture - pour l'instant, ce n'est pas le cas – sur laquelle on pourrait aussi apporter plus de confort, ça serait important pour les gens qui l'empruntent.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Notre autre souci, c'est aussi de parler du fret ferroviaire. Je crois que, ce soir, ça a été évoqué plusieurs fois. L'argent qui est mis là-dedans semble très mince. Je voudrais rappeler simplement que, actuellement, la vitesse moyenne des trains pour le fret, c'est 18 km à l'heure, je ne crois pas que, là, on soit très moderne. Par ailleurs, le transport routier de marchandises augmente, augmente, comme chacun le sait, avec les ennuis par rapport à l'environnement et les accidents.

Dernière chose, quand on est dans le Centre, pour désenclaver les villes de l'axe central, c'est bien à la ligne historique POLT que l'on pense et ce n'est pas au barreau Limoges - Poitiers.

Dernière chose, si cette ligne se fait malgré l'opposition que nous avons quand même entendue ce soir, moi, il me semble que la prise en compte de l'environnement exigera des investissements qui sont, pour l'instant, sous-estimés par RFF.

Mme LARIVAILLE

Merci Madame. Monsieur Edmond JANNOTY, vous avez la parole.

M. JANNOTY

Edmond JANNOTY, je ne suis le représentant ni politique, ni d'une administration, ni syndical et je dois certainement être l'une des rares personnes qui n'a pas de fonction très particulière dans la région, mais j'étais venu pour apporter mon soutien à la réalisation rapide de la ligne à grande vitesse Poitiers - Limoges pour les raisons suivantes.

Si on ne fait rien rapidement, le Limousin va continuer à s'enterrer comme il l'a été pendant longtemps. Maintenant, il a l'air de prendre un peu vie et je crois qu'il faut s'en occuper très vite.

Moi aussi, je suis originaire de la Creuse et, pendant longtemps, j'ai eu une position comme les gens de la Creuse, mais j'ai changé un peu d'avis parce que, si on ne fait rien, le Limousin va s'enterrer. Pourquoi ? Parce qu'il faut bien dire que, depuis que la ligne Paris - Tours a été mise en LGV, les voyageurs pour Toulouse sont passés par Bordeaux. Personne n'a pu s'y opposer. Bien entendu, je sais bien que ça a un petit peu asséché la ligne classique, mais la situation est celle-là.

Pour les gens de La Souterraine, il faut leur dire qu'ils auront certainement toujours une liaison directe avec Austerlitz et La Souterraine pourra avoir des liaisons internationales en passant par Limoges, la même chose pour Guéret. Guéret sera peut-être mieux desservi par une liaison ferroviaire directe et rapide de Guéret à Limoges que par le car Felletin - La Souterraine.

Quant à Châteauroux, il a peut-être un petit handicap, mais à lui de voir l'avenir et d'essayer que, quand on va faire la liaison Massy - Palaiseau - Roissy, la liaison actuelle au départ de Juvisy ne sera plus possible par la ligne actuelle. Je ne sais pas si le représentant de Châteauroux est ici, mais qu'il veille à la situation. Voilà tout ce que j'avais à dire.

Mme LARIVAILLE

Je vous remercie Monsieur JANNOTY. Nous n'avons plus de demande d'intervention. Je vais faire une petite conclusion. C'est vrai que cette soirée a été un peu difficile pour nous. Jusqu'à présent, le débat s'était déroulé en toute cordialité et je regrette un petit peu que le débat de ce soir ait été un peu perturbé.

Cela dit, je ne garderai pas un mauvais souvenir malgré tout de ce débat qui a été, dans son ensemble, très constructif. Je pense que les membres de la Commission seront d'accord avec moi.

Comme il était prévu par les textes, nous avons, bien entendu, traité de l'ensemble du dossier, de l'opportunité et des caractéristiques du projet, mais, bien sûr, c'est l'opportunité qui a occupé quand même l'essentiel de notre temps.

Vous avez été très nombreux à vous exprimer, les chiffres que nous vous avons présentés parlent d'eux-mêmes. Je pense que nous avons fait modestement une bonne communication. A part le reproche de Monsieur tout à l'heure concernant la région de Bourges et Montluçon, nous n'avons pas eu beaucoup de reproches sur notre action de communication d'une façon générale. Je pense que, ça aussi, ça a aidé au débat.

En dehors des moyens de communication mis en œuvre par la Commission, la forte mobilisation des élus, des chefs d'entreprise, des syndicalistes, des Associations et des journalistes, toutes ces personnes, bien sûr, que je remercie ce soir, a permis que chacun soit et reste informé tout au long du débat.

Nous avons voulu, au cours des réunions publiques, une organisation qui donne la possibilité à tous de s'exprimer librement, exposer ses arguments quels qu'ils soient. Ça a été, en général, réussi. Ce soir, c'était un petit peu moins bien réussi, mais disons que cette organisation, je pense, nous a satisfaits et a satisfait la plupart des personnes qui ont participé au débat.

Il y a eu, en gros, avec ce soir, plus de 60 heures de débat. Je pense que c'est important à signaler.

Tous vos avis, vos contributions, vos questions, vos souhaits, vos idées ont été bien sûr enregistrés et seront exploités par la Commission.

Nous avons maintenant la lourde tâche de faire le compte-rendu du débat. Ce compte-rendu sera remis avec le bilan du débat, comme nous vous l'avons dit en début de séance, au plus tard, dans les 2 mois qui suivent la fin du débat, c'est-à-dire au plus tard le 18 février. Le maître d'ouvrage prendra, dans les 3 mois qui suivent, sa décision.

Notre compte-rendu et le bilan du Président de la Commission Nationale seront adressés à RFF, rendus publics d'abord, puis adressés à RFF ou les deux en même temps.

Débat public Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges Commission Particulière du Débat Public
Avant de terminer, je voudrais vous remercier tous, même si vous nous avez donné un peu de souci ce soir, vous remercier tous d'avoir participé activement à ce débat. Je voudrais remercier aussi les représentants de Réseau Ferré de France pour leur disponibilité et leur écoute. Je voudrais remercier également la SNCF qui a été également largement sollicitée et les représentants de l'Etat qui ont apporté aussi leur contribution à ce débat.

Merci à vous tous, merci à nos hôtes, à l'équipe technique qui nous a accompagnés tout au long de ce débat et qui a réalisé toutes les prouesses logistiques. C'est un moment un petit peu pénible de se quitter, mais je pense qu'à l'occasion de la remise de notre compte-rendu, nous nous reverrons peut-être. Voilà, je vous remercie encore et bonne fin de soirée.