

Débat public
Projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers - Limoges

Poitiers, le 6 septembre 2006

Réunion d'ouverture

Participants :

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

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

INTERVENANTS : Bernard NIQUET, Préfet de la région Poitou- Charentes ; Xavier
OUIN, Directeur Régional de La SNCF Aquitaine-Poitou-Charentes

Mme LARIVAILLE, Présidente de la Commission Particulière du débat Public

Mesdames, Messieurs, je vous salue et je suis tout à fait heureuse de vous souhaiter la bienvenue au nom des membres de la Commission qui m'entourent à cette réunion d'ouverture. Tout comme nous l'avons fait hier à Limoges, cette réunion est consacrée au débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers – Limoges.

Vous êtes venus très nombreux et je m'en félicite. Je sais que nous avons une forte concurrence aujourd'hui avec le match France – Italie. J'ai déjà entendu certaines personnes me dire « il faudrait quand même que nous voyons au moins la fin du match ». Je ne sais pas combien de temps va durer la réunion. Si elle doit durer jusqu'à 10 heures, elle durera jusqu'à 10 heures. Si elle doit durer jusqu'à 10 heures et demies, elle durera jusqu'à 10 heures et demies. Le match, j'imagine que beaucoup d'entre vous qui êtes des passionnés du football l'auront enregistré.

Merci encore d'être venu. Je crois que c'est très important d'être nombreux à ce genre de manifestation parce qu'un débat public ne peut finalement atteindre ses objectifs que si la participation du public est suffisamment large. Le fait d'être nombreux aujourd'hui, pour moi, est extrêmement important.

Nous allons peut-être présenter le déroulement de la réunion :

- la première partie sera consacrée à la présentation de la procédure du débat public, la façon dont nous avons organisé le débat public pour ce projet particulier. Vous poserez des questions si vous avez des questions à poser sur cette première partie.
- ensuite, le maître d'ouvrage réseau ferré de France, présentera son projet.
- ensuite, débat avec la salle. Nous avons dû vous remettre des petites fiches sur lesquelles vous pouvez écrire vos questions, vos avis, vos demandes d'intervention également. Il y aura, bien sûr, le micro qui sera mis à votre disposition pour les personnes qui voudraient faire des interventions orales.

Tout de suite, nous allons passer à la présentation du débat public. Pour commencer la soirée, Monsieur le Préfet a bien voulu être des nôtres et je vais lui passer tout de suite la parole.

M. NIQUET, Préfet de la Vienne, Préfet de la Région Poitou-Charentes

Merci Madame. Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Particulière du Débat Public, Mesdames et Messieurs les élus. Je salue cette assistance, en effet, nombreuse qui est un bon signe, avec la présence d'élus forte importante de ce département. Je salue le Maire de Poitiers, Président de la Communauté d'Agglomération, le Maire de Montmorillon et bien d'autres.

Le débat lancé aujourd'hui s'inscrit dans la décision du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire qui, lors de sa séance du 18 décembre 2003, demandait d'étudier toutes les modalités d'interconnexion permettant d'accéder au réseau TGV, notamment à l'Aéroport de Paris Charles de Gaulle.

La carte accompagnant cette décision fait figurer une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges parmi les projets à étudier. En effet, ce barreau permettra à Limoges et au Centre Ouest de bénéficier des investissements consacrés à la réalisation de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, dont la consultation en vue de l'avant-projet sommaire vient de s'achever, et de s'intégrer dans le schéma d'ensemble des lignes à grande vitesse.

Pourquoi le débat public est-il né ? Certains d'entre vous ont peut-être en mémoire encore les difficultés rencontrées dans la réalisation de grands projets d'infrastructures dans la dernière décennie comme, par exemple, le TGV Méditerranée ou le tunnel du Somport. Ces difficultés mettent en lumière une évolution de la société qui n'accepte plus les grands projets sans une information et une participation à leur élaboration.

Pour prendre en compte cette évolution, différentes procédures ont été mises en œuvre ces dernières années, en 1992, en 1995, en 2002, et la loi relative à la démocratie de proximité définit les conditions dans lesquelles les citoyens participent désormais à l'élaboration des grands projets. Elle confirme le principe que la Commission organise un débat public sur l'opportunité, les objectifs et caractéristiques principales des grandes opérations nationales d'aménagement de l'Etat, des Collectivités Territoriales, des établissements publics et des personnes privées. La Commission a un rôle d'organisateur de la concertation, sans se prononcer sur le fond des projets et sans émettre des recommandations sur leur évolution. La Présidente vous détaillera le processus tout à l'heure.

La pratique de la concertation et du débat public permet de prendre en compte l'opinion de nos concitoyens et, en particulier, de ceux qui seront directement concernés par les réalisations. Le débat doit permettre à chacun de s'informer et de s'exprimer sur le projet. Le projet de réalisation sera donc au cœur du débat public, à un moment où la discussion peut encore permettre son évolution. Les avis exprimés durant le débat feront l'objet d'un compte-rendu par la Commission Particulière, et d'un bilan de la Commission Nationale du Débat Public. Ce bilan sera pris en compte par le maître d'ouvrage lors de sa décision. Cette décision peut être d'abandonner le projet, de le poursuivre en le modifiant ou non, pour aboutir éventuellement à un projet enrichi de plusieurs mois de débats.

Dans tous les cas, le débat aura contribué sous une forme démocratique à participer, à éclairer la décision, à améliorer le projet ou à permettre l'évolution d'une politique générale d'aménagement. Ainsi, le débat public n'est pas un lieu de décisions, ni une manière d'organiser un référendum ou un sondage ; c'est un lieu d'argumentation pour l'ensemble des acteurs et de la population concernée. C'est une étape importante dans l'élaboration d'un projet. C'est un temps de dialogue qui permet à tous de participer au processus décisionnel le plus en amont possible. Chacun, quel que soit son statut, est encouragé de la même façon à contribuer au débat.

Le débat public qui s'est ouvert hier soir à Limoges et ce soir à Poitiers, pour une durée d'un peu plus de trois mois, est une occasion pour tous de s'exprimer sur ce projet de liaison à grande vitesse entre Poitiers et Limoges. Votre expression, vos argumentaires, vos questions auxquelles il sera apporté une réponse seront pris en compte par le maître d'ouvrage dans la décision qu'il devra rendre publique. Le débat est donc, pour nous tous, Etat, Collectivités, citoyens, un enjeu primordial du Poitiers, le 6 septembre 2006

développement de ce territoire. Il doit donc dégager par la concertation une solution cohérente et équilibrée, une solution difficile à trouver et c'est parce qu'elle est complexe qu'elle doit l'être par la concertation. Je le dis ici, les jeux ne sont pas faits.

Tout au long des échanges, les services de l'Etat contribueront par leur éclairage et expertise à répondre à toutes vos questions. Ils le feront objectivement et sans parti pris dans le cadre fixé par la Commission Particulière. Je souhaite que ce débat public permette une intense confrontation des idées, avec une exigence de qualité et de transparence. Je fais confiance à l'ensemble des acteurs ici présents pour que l'expression de ces opinions diverses soit exemplaire. Je sais aussi que la Commission Particulière saura veiller à la qualité du débat. Je voudrais saluer, à ce propos, la personnalité éminente de sa Présidente, Madame Pierrette LARIVAILLE, et de celles et de ceux qui sont à ses côtés. Je forme le vœu que ce débat public puisse être le lieu d'échanges fructueux, dans un climat respectueux des arguments des uns et des autres, loyal, ouvert, où chacun puisse s'exprimer librement et sans crainte. Je souhaite enfin qu'à l'issue des réunions qui vont se tenir, une solution faisant l'objet du plus large consensus possible puisse se dégager, au service de l'intérêt général de nos concitoyens pour éclairer au mieux la décision future du Ministre de l'Equipement. Je vous remercie.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur le Préfet. Vous l'avez compris, ce débat public constitue une étape déterminante dans le processus de décision relatif à l'élaboration du projet dont nous allons discuter.

Ce débat va porter, comme Monsieur le Préfet l'a rappelé, sur l'ensemble du dossier, sur l'opportunité du projet, sur la manière dont il pourrait être réalisé s'il était décidé, et sur ses éventuelles conséquences économiques et environnementales.

Pourquoi un débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges ? Ce projet de ligne a été décidé par la Commission Nationale du Débat Public le 7 décembre dernier, suite à une saisine formulée par Réseau Ferré de France. La Commission Nationale a pris sa décision au vu de, je cite : « l'importance des enjeux du projet en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire, pour les régions Limousin et Poitou-Charentes, mais aussi pour plusieurs départements des régions voisines, ce qui lui confère un caractère d'intérêt national. »

Deuxième raison prise en considération par la Commission Nationale, c'est l'étendue de la zone d'étude et de la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés. Le 7 décembre, la Commission Nationale décidait de lancer le débat public, et me confiait la Présidence d'une Commission Particulière du Débat Public puisque la Commission Nationale n'a pas les moyens d'organiser les débats publics seule. Elle délègue donc à des Commissions Particulières dont je vais vous présenter les membres tout à l'heure.

Entre-temps, le maître d'ouvrage a travaillé. Le 5 juillet, la Commission Nationale décidait que le dossier du maître d'ouvrage était suffisamment complet pour permettre de lancer le débat et, en même temps, elle approuvait le calendrier que nous lui proposons pour le débat.

Comment va se passer le débat ? Il est animé par la Commission Particulière qui est composée de 5 membres :

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

Notre mission, bien sûr, est de veiller au bon déroulement du débat, ce qui veut dire, permettre à chacun d'entre vous d'être informé, de poser des questions, de recevoir des réponses à ces questions, et faciliter l'expression de chacun.

La Commission ne prend pas parti sur le fond du dossier, elle ne prend pas parti sur les arguments du maître d'ouvrage, elle ne prend parti sur aucun des avis exprimés. La Commission est neutre. D'ailleurs, une charte déontologique a été adoptée par la Commission Nationale. Elle concerne d'abord l'engagement des membres de la Commission en faveur du débat public, c'est la condition essentielle. Un autre principe, est l'indépendance, c'est ce que j'évoquais tout à l'heure, la neutralité bien sûr, et le devoir de réserve, cela s'entend.

Nous sommes évidemment transparents dans la transmission de l'information. Nous ne filtrons aucun message, excepté, bien sûr, les messages injurieux ou diffamatoires. Nous sommes équitables, nous traitons chaque avis, chaque contribution de la même façon. Je pense qu'il est utile de le rappeler chaque fois que nous nous présentons parce que, effectivement, l'indépendance, c'est quand même, pour vous aussi, quelque chose d'important, de savoir qu'en face de vous, vous n'avez pas des gens qui sont pour ceci, pour cela, pour ce Monsieur, pour cette Madame ; nous sommes indépendants.

A la fin du débat, comme Monsieur le Préfet l'a rappelé, nous ferons un compte-rendu du débat, c'est-à-dire que nous transcrivons ce qui a été dit et écrit au débat. Nous remettons ce compte-rendu à la Commission Nationale qui en dressera le bilan.

Ce compte-rendu doit être remis dans les 2 mois qui suivent la fin du débat, c'est-à-dire le 18 février 2007 puisque le débat est commencé depuis le 1^{er} septembre, et se terminera le 18 décembre, et nous devons remettre notre rapport au plus tard le 18 février 2007.

Le maître d'ouvrage, ensuite, a 3 mois pour prendre sa décision, c'est-à-dire au plus tard le 18 mai 2007.

Comment participer au débat public ? Pour participer au débat public, c'est-à-dire vous informer, vous exprimer, etc., vous avez différentes manières de le faire. Vous pouvez utiliser les outils que nous mettons à votre disposition. Vous pouvez participer aux réunions publiques et vous pouvez, évidemment, faire les deux.

La Commission dispose d'un site internet. Vous avez, bien sûr, la possibilité de vous adresser à la Commission par courrier, par courriel, carte T. Vous pouvez venir nous voir, nous avons des bureaux à Limoges – 31 Place de la République.

Certaines contributions écrites, qui apparaissent comme susceptibles d'enrichir le débat, pourront être éditées et diffusées par la Commission. C'est ce que nous appelons les cahiers d'acteurs. Si vous avez des arguments qui vous semblent importants à faire passer, vous nous envoyez votre proposition et nous l'examinerons en toute neutralité, indépendance, etc.

En ce qui concerne les réunions publiques, je pense qu'effectivement, c'est le moyen le plus direct et le plus simple pour pouvoir s'informer et s'exprimer. Cela dit, ce n'est pas toujours facile de se déplacer et de venir aux réunions. Nous avons prévu 20 réunions publiques.

Nous avons prévu :

- des réunions que nous appelons des réunions territoriales qui seront plus orientées vers les incidences du projet sur la desserte ferroviaire locale et ses conséquences sur les territoires concernés,
- des réunions de proximité où nous examinerons plus avant les caractéristiques du projet et ses effets éventuels sur l'environnement immédiat,
- des réunions thématiques qui seront intercalées entre toutes ces réunions et dont l'objet est d'approfondir la réflexion sur des thèmes que nous n'avons pas le temps de traiter de façon correcte au cours de réunions plus générales. Lors de ces réunions thématiques, nous ferons appel, bien sûr, à des experts pour nous apporter de l'aide.

Nous avons prévu, à ce jour, une audition publique qui est réservée à l'exposé de solutions ferroviaires qui peuvent être proposées par d'autres acteurs, qu'elles soient alternatives ou qu'elles soient complémentaires au projet de RFF. Si vous avez des propositions à nous faire, argumentées, bien sûr, vous êtes invités à le faire savoir à la Commission qui se tient à votre disposition.

Nous avons prévu un atelier pédagogique, un atelier technique sur les méthodes d'évaluation économique du projet et sur les questions de financement.

Tout ce débat se termine par deux réunions de clôture, une à Poitiers et une à Limoges les 12 et 13 décembre, qui sont destinées à valider les éléments que nous aurons retenus dans le cadre de la préparation de notre compte-rendu et à recueillir les positions finales qui pourront être prises par le public et les acteurs du débat à l'issue de ces débats.

La Commission a édité le premier numéro du journal du débat qui a été largement diffusé. Il y a des exemplaires à l'entrée. Dans ce document, vous trouvez le calendrier du débat et, dans les numéros qui suivront, vous trouverez le déroulement du débat et l'actualité du débat.

Bien entendu, le calendrier n'est pas figé parce qu'il peut se passer des choses pendant le débat, et nous espérons qu'il se passera des choses. Ce calendrier est susceptible d'évoluer, mais, bien évidemment, vous serez tenus au courant s'il y a des évolutions de ce calendrier.

Bien sûr, je vous invite à participer activement à ce débat parce qu'il faut que ce débat soit réussi, pour nous, et puis, je pense que c'est important pour vous de participer. Le site internet fonctionne déjà depuis un certain temps. Nous avons eu, depuis 2 mois, 4.000 visites, ce qui est quand même pas mal par rapport à ce que nous pouvons voir dans les autres débats et les divers comptes-rendus des autres débats. Nous avons reçu, à ce jour, avec la carte T, les courriers et les courriels, à peu près 400 questions, avis, etc. Tout cela nous encourage beaucoup et j'espère que cette réunion nous encouragera encore plus.

Merci de poser vos premières questions par écrit, de façon à pouvoir démarrer la réunion correctement. Cela dit, vous aurez le micro. Vous pouvez poser toutes les questions que vous voulez, il n'y a pas d'interdit, à condition de respecter le voisin. Je crois que c'est très important qu'on s'exprime de façon très correcte.

Je vous ai présenté les membres de la Commission et je voulais vous présenter également les membres de l'équipe technique :

- Jennifer LIEGEOIS est notre Secrétaire Générale et elle est à votre disposition, bien entendu ;
- Isabelle URO est notre assistante ;
- Eric ANDRE va se promener dans la salle et sera là, à la disposition des personnes qui ont envie de s'exprimer.

Nous avons également des hôtessees qui recueilleront les fiches et qui vous passeront les micros. Voici pour ce qui concerne l'organisation de la réunion. Je ne sais pas si vous avez des questions sur le débat public d'une façon générale. Si vous en avez, vous pouvez les poser maintenant ou vous pourrez les poser après. Si vous n'en avez pas, je vais tout de suite passer la parole au maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, représenté par Monsieur Hervé de TREGLODE, Directeur Général Adjoint, et Monsieur Sylvestre SALIN, Chef de Projet du débat public LGV Poitiers Limoges. Messieurs de RFF, pour 20 minutes, vous avez la parole.

M. de TREGLODE- Directeur Général Adjoint de RFF

Merci Madame la Présidente.

Comme vous venez de le dire, je suis Directeur Général Adjoint de RFF et donc, je représente la Direction Générale de RFF. J'ai à mon côté Sylvestre SALIN qui est donc le Chef de Projet. Nous aurions dû être trois avec le Directeur Régional, Monsieur Richard ROUSSEAU, mais il a eu un ennui de santé la semaine dernière qui l'immobilisera 2 ou 3 semaines. Il viendra prendre sa place à la tribune dans les séances ultérieures.

Je voudrais présenter de manière très succincte ce qui me paraît être le cœur du projet et Sylvestre SALIN, en une quinzaine de minutes, exposera les différents aspects ou rappellera les différents aspects techniques et économiques du projet.

D'abord un rappel : qui sommes-nous ? Réseau Ferré de France, je vous le rappelle, c'est l'établissement public institué en 1997 pour développer l'infrastructure ferroviaire en France et pour la gérer. La loi précisément lui a prescrit une double mission :

- la gestion et la modernisation du réseau actuel, les 30.000 km du réseau,
- la construction des nouvelles lignes.

Cette double mission ayant pour objectif le développement durable. Pour RFF, le développement durable va au-delà des questions environnementales auxquelles, bien entendu, chacun doit avoir la plus grande attention. En effet, le développement durable, c'est aussi augmenter l'usage du transport ferroviaire, rendre les différents territoires plus accessibles et améliorer la qualité de vie. Si nous présentons aujourd'hui au débat public le projet d'une ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges, c'est parce qu'il nous paraît répondre à cet objectif.

En 2016, une ligne à grande vitesse, la LGV Sud Europe Atlantique de quelques 500 km, reliera Paris à Bordeaux en 2 heures 10 et elle mettra Poitiers à une heure et quart de Paris. Cette artère passera à proximité du Limousin. Il s'agit là d'une exceptionnelle opportunité. Il suffirait, en effet, d'une section nouvelle entre Poitiers et Limoges d'une centaine de kilomètres pour que le réseau européen à grande vitesse arrive aux portes de Limoges et au cœur du Limousin. Avec, en complément, le redéploiement des TER, cette infrastructure nouvelle irriguerait l'ensemble du Limousin et ses alentours. C'est donc ce projet de Ligne nouvelle à Grande Vitesse que RFF propose au débat public.

Si ce projet se réalise, Limoges rejoindrait alors un club très envié, celui des grandes villes à 2 heures de Paris et, évidemment, pour toutes les entreprises qui veulent créer des nouveaux emplois à Limoges, avoir son siège à moins de trois quart d'heure de Poitiers et à 2 heures environ de Paris, ce serait un atout inestimable. Tout le Limousin s'ouvrirait à l'Ouest et à la façade Atlantique, mais il y a plus : les avantages pour la région Poitou-Charentes seraient nombreux ; les liens unissant Limoges et Poitiers seraient considérablement resserrés grâce à une relation ferroviaire trois fois plus rapide qu'aujourd'hui. Poitiers et sa région élargiraient considérablement leur influence et leur rayonnement grâce à la vingtaine de TGV qui circuleraient entre Poitiers, Limoges, Brive et Cahors chaque jour. Poitiers rejoindrait, de ce fait, un autre club fermé en Europe, celui des métropoles au centre d'une étoile ferroviaire à grande vitesse, avec des TGV allant vers l'Île-de-France, et le réseau européen vers Bordeaux, vers la Rochelle et vers le Limousin.

Voilà en résumé, en étant le plus synthétique possible, les raisons qui ont conduit à fonder le projet qui est soumis à débat public.

Alors que s'ouvre le débat public, je veux insister sur trois points qui me paraissent essentiels.

- Le premier, rejoignant en cela ce qu'a indiqué Madame LARIVAILLE, c'est pour nous l'importance de la transparence et du dialogue. J'insisterai sur le fait que rien n'est décidé. Les études de RFF, certes encore préliminaires, ont été menées avec soin dans le cadre d'un comité de suivi, avec l'Etat et les grandes Collectivités Locales. Elles ont été remises à la Commission Particulière du Débat Public qui les tient à disposition de tout à chacun. RFF ne mésestimera aucune opinion, aucun argument et tous seront examinés avec grande attention avant qu'une décision ne soit prise dans les conditions qui vous ont été indiquées tout à l'heure, sur la suite à donner au débat public. RFF attend beaucoup du débat public aujourd'hui et dans les séances qui se tiendront jusqu'en décembre.
- Le deuxième point, c'est la volonté de RFF de poursuivre la modernisation du réseau actuel, et je veux le dire avec force et clarté, il n'y a pas de concurrence entre le projet de ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges, et la modernisation du réseau. Que les études se poursuivent ou non après la clôture du débat public, que le projet se réalise ou non, cela ne ralentira en rien les travaux indispensables de rénovation et de modernisation du réseau qui ont commencé et qui vont se poursuivre. Je pense tout particulièrement, pour être concret, aux travaux de modernisation qui débutent ce mois-ci, septembre 2006, sur la ligne actuelle entre Poitiers et Limoges. Je pense aussi à l'ambitieux programme de rénovation en cours sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse et, avec un budget de 265 millions d'euros sur cette ligne Paris-Limoges-Toulouse, RFF pourra mettre cette ligne au plus haut niveau de confort et de sécurité. Je pense aussi aux travaux qui ont concerné la ligne Poitiers - La Rochelle.
- Le troisième point, c'est l'importance de la coopération entre toutes les parties prenantes, quel que soit le projet finalement retenu. L'infrastructure ferroviaire, je vous l'ai dit d'entrée de jeu, relève de RFF, mais la circulation des trains de voyageurs dépend des régions en tant qu'autorité organisatrice et dépend de la SNCF en tant que transporteur. Les efforts des uns et des autres doivent nécessairement se conjuguer pour que, demain, tous les trafics, les TGV, les trains inter cités, les TER forment ensemble le meilleur système de transport pour tous.

Voilà ce que je tenais à vous dire en peu de mots. Je passe la parole à Sylvestre SALIN qui va vous présenter en une quinzaine de minutes les différents aspects du projet de ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges.

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

Monsieur de TREGLODE, merci. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais vous présenter en une quinzaine de minutes pourquoi RFF soumet au débat public un projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges et quelles en sont ses caractéristiques.

Le réseau à grande vitesse ferroviaire français est en cours de constitution et de déploiement. Au printemps 2007, avec la mise en service de la LGV Est-Européenne, le réseau comptera 1.800 kms de lignes. L'arrivée de la grande vitesse, d'une manière générale, participe au développement et au rayonnement d'une capitale régionale et de sa région ; Limoges en est la preuve vivante. La grande vitesse agit à la manière

d'un catalyseur. Or, aujourd'hui, une ville comme Limoges et une région comme le Limousin n'ont pas un accès direct à la grande vitesse.

RFF, qui a pour mission de développer le réseau ferroviaire national, doit donc offrir la possibilité au Limousin de pouvoir accéder à la grande vitesse ferroviaire.

Deux solutions sont possibles :

- la première consiste à passer par un axe Nord Sud ;
- la deuxième possibilité est de venir se rattacher sur le futur réseau de la façade Atlantique en cours de constitution.

RFF a analysé ces deux solutions pour retenir celle qui lui paraît la plus adaptée. Concernant la possibilité de passer par un axe Nord Sud, deux choix ont été historiquement envisagés :

- le premier consistait à créer des sections de ligne nouvelle sur tout ou partie de l'axe existant ;
- le deuxième consistait à aménager cette ligne et à utiliser un matériel spécifique dit pendulaire.

La première de ces solutions, pour mettre Limoges à 2 heures de Paris – et je reviendrai sur cette notion de 2 heures – impliquerait un investissement de l'ordre de 2,2 à 2,4 milliards d'euros, ce qui représente un investissement trop important.

La deuxième solution qui a été envisagée ne permettait pas des évolutions ultérieures du temps de trajet entre Limoges et Paris, sauf à mettre en place des sections d'infrastructures nouvelles, donc un coût aussi important.

Pour ces raisons, l'axe Nord Sud n'apparaît pas, à notre sens, comme la solution la plus adaptée pour desservir Limoges et le Limousin par la grande vitesse.

Cependant, comme l'a dit Monsieur de TREGLODE, Réseau Ferré de France investit sur cet axe puisque 265 millions d'euros au cours des 3 dernières années ont été investis et RFF continuera à moderniser cette infrastructure.

Concernant la deuxième manière de concevoir l'arrivée de la grande vitesse dans le Limousin, elle consiste à tirer parti de la mise en œuvre en 2016 de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique. Déjà Toulouse a fait ce choix puisque la région Midi-Pyrénées a choisi, pour accéder à Paris et à l'Île-de-France, de venir se connecter sur la ligne Sud Europe Atlantique au niveau de Bordeaux. Avec la mise en place de cette infrastructure qui passe à proximité du Limousin et à moins d'une centaine de kilomètres de Limoges, il y a là une opportunité que nous devons étudier.

Qu'apporterait un projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges pour ces deux agglomérations ? Un certain nombre d'échanges avec les élus, mais aussi les acteurs socio-économiques au cours des études qui ont été réalisées, mais également une étude spécifique qui a été réalisée sur les effets de l'arrivée de la grande vitesse sur l'aménagement et le développement du territoire nous permettent d'articuler une réponse en trois points :

- une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges permettrait d'améliorer l'accessibilité de Limoges et du Limousin à l'Île-de-France et à Paris ;
- une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges permettrait également de renforcer les relations entre ces deux capitales régionales et de changer radicalement la manière de concevoir les échanges entre ces deux villes, du fait de la diminution des temps de parcours ;
- une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges viendrait renforcer le caractère de carrefour ferroviaire et de pôle d'échange de Poitiers.

Le projet que nous soumettons au débat de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges s'articule autour de ces trois points.

De manière plus concrète, le projet de ligne à grande vitesse s'articule autour d'un cahier des charges qui peut se décomposer en deux éléments importants : cette ligne à grande vitesse va se connecter à ses extrémités au réseau classique, c'est-à-dire que les TGV desserviront les gares de Poitiers et les gares de Limoges Bénédictins. Ceci permettra, premièrement, de bénéficier des complémentarités avec les réseaux TER et les réseaux de transport urbain, mais également permettra d'éviter la création de sections de lignes nouvelles dans des zones fortement ou en cours d'urbanisation.

Le deuxième point, c'est que cette LGV doit permettre de faire Limoges Paris en 2 heures. Pourquoi 2 heures ? Pour deux raisons :

- premièrement, c'est que les trains à grande vitesse, les TGV pour être concurrentiels par rapport au mode routier et au mode aérien doivent pouvoir permettre des temps de trajet entre 2 et 4 heures.
- deuxièmement, dans quelques années, Toulouse sera à 3 heures 10 de Paris. Bordeaux sera, lui, à 2 heures 10. Une ville comme Rennes sera à 1 heure et demie, une ville comme Nantes à 2 heures. Poitiers sera à 1 heure 15. Tours est déjà à moins d'une heure. Si Limoges veut pouvoir avoir une bonne position dans le concert des métropoles régionales facilement et rapidement accessibles depuis Paris, le temps de 2 heures nous paraît un objectif à rechercher.

RFF propose au débat public trois options de passage : les options de passage sont à concevoir comme des bandes d'une dizaine de kilomètres de large. A ce stade de l'étude, il n'est pas possible de parler de « tracé », nous parlons de « bande » ou « d'option de passage ».

- la première option dite « option Nord » prend le parti à la sortie de Poitiers de venir se raccorder le plus rapidement possible, tout en ayant un temps de trajet de 2 heures, donc de venir se raccorder le plus rapidement possible à la ligne Paris-Limoges-Toulouse. Cette infrastructure d'une longueur totale de 150 kms comprendrait une section d'une centaine de kilomètres en ligne nouvelle. Son coût serait de 1,15 milliard d'euros et les meilleurs temps de trajets que permettrait cette option sont un Paris Limoges en 2 heures, mais également un Paris Brive en 3 heures et un Poitiers-Limoges en 45 minutes.

- la deuxième option est une option qui prend le parti d'utiliser le couloir traditionnel des infrastructures existantes. Cette option permet de raccorder Poitiers à Limoges, grâce à la création d'une section de ligne nouvelle de 115 kms, sur une longueur totale de 125 kms, pour un coût estimé de 1,3 milliard d'euros. Cette option est celle qui permet les meilleurs temps de trajet puisque Paris-Limoges serait possible en 1 heure 50 et Poitiers-Limoges serait possible en 35 minutes.
- la troisième option est l'option Sud ; elle prend le parti d'utiliser le plus longtemps possible la ligne Sud Europe Atlantique et, au Nord de Ruffec, d'obliquer sur Limoges et de venir se raccorder sur le réseau classique en utilisant la ligne Angoulême-Limoges. C'est l'option qui présente la longueur la plus importante, 160 km, mais qui, parallèlement, est celle qui nécessiterait la création d'une ligne nouvelle la plus courte puisqu'elle ne serait que de 90 kms. D'un point de vue coût et d'un point de vue performance, nous aurions un coût et des performances similaires à l'option Nord : Poitiers-Limoges en 45 minutes et Paris-Limoges en 2 heures, pour un coût estimé de 1,15 milliard d'euros.

Concernant les résultats économiques de ces options, deux éléments sont traditionnellement utilisés : le taux de rentabilité et le bénéfice actualisé. Le taux de rentabilité de ce projet, selon les options envisagées, est compris entre 2,2 et 3,3 %. Il convient aussi de regarder les bénéfices actualisés qui permettent de visualiser la somme des bénéfices pour la collectivité sur un certain nombre d'années, une cinquantaine d'années. Pour l'option Centre, il est quasiment à l'équilibre puisqu'il est de moins de 10 millions d'euros. Pour les options Nord et Sud, les résultats sont négatifs : ils oscillent entre moins 310 et moins 260 millions d'euros, mais au-delà de ces éléments qui sont traditionnellement utilisés, il convient d'avoir à l'esprit qu'un certain nombre d'éléments ne sont pas ou sont partiellement monétarisés, notamment la notion d'équité territoriale, c'est-à-dire la possibilité de tout à chacun d'aller à un autre point du territoire, avec la même facilité que son voisin breton ou que son voisin tourangeau, des notions de développement économique et d'aménagement local, mais aussi l'inscription de ce projet dans une démarche globale de développement durable, donc des éléments partiellement monétarisés, partiellement quantifiés, mais qui participent au même titre que le TRE et le bénéfice actualisé au choix d'un projet.

Concrètement et en guise de conclusion, s'il fallait retenir deux éléments forts de mon exposé, je pense que ce serait :

- premièrement, un projet qui confirme Poitiers comme un pôle d'échanges au sein du réseau à grande vitesse de la façade Atlantique ;
- deuxièmement, c'est un projet qui rapproche les deux capitales régionales, c'est-à-dire que, aujourd'hui, avec des temps de trajet de 45 ou de 35 minutes, avec la possibilité de 10 allers et retours quotidiens entre les deux villes, c'est une façon complètement nouvelle de concevoir les échanges, les relations entre ces deux capitales régionales.

Mesdames, Messieurs, je vous remercie de votre attention.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur de TREGLODE, merci Monsieur SALIN.

Avant de passer la parole à la salle ou de répondre à quelques questions écrites, je pense qu'il peut être intéressant d'écouter le représentant de la SNCF, Xavier OUIN Directeur Régional, parce que les missions de la SNCF et de RFF ne sont pas toujours bien différenciées par les uns et les autres. Si Monsieur OUIN veut nous parler du rôle de la SNCF, durant 3 minutes.

M. OUIN, Directeur Régional de la SNCF Poitou-Charentes

Bonjour à tous. Je suis Directeur Régional de la SNCF. Je couvre à la fois les régions Aquitaine et Poitou-Charentes.

Avant 1997, c'est nous qui étions à cette tribune qui défendions les projets de Ligne à Grande Vitesse. Nous avons passé le relais de par la loi à Réseau Ferré de France.

Quel est notre rôle aujourd'hui ?

- Nous sommes un établissement public à caractère industriel et commercial et nous menons à la fois des missions de service public et des missions de nature commerciale. Pour schématiser, nous avons deux grands types de missions :
- Nous sommes déjà une entreprise ferroviaire et, à terme, nous pouvons imaginer qu'il y aura plusieurs entreprises ferroviaires qui emprunteront le Réseau Ferré de France ; c'est déjà le cas actuellement dans le domaine du fret. En tant qu'entreprise ferroviaire, nous concevons et nous réalisons tous les transports de longue distance, ce que nous appelons les grandes lignes. C'est donc le TGV, les trains corail, les trains corail inter cités. Nous faisons également fonctionner les transports express régionaux et, cette fois, nous travaillons pour le compte des autorités organisatrices que sont les Conseils Régionaux ; sur Poitou-Charentes, c'est clairement le Conseil Régional Poitou-Charentes l'autorité organisatrice et, nous, nous sommes l'opérateur. Dans le domaine du fret, là aussi, nous avons cette activité totalement commerciale et concurrentielle de faire rouler les trains de fret et, depuis le mois de mars 2006, nous sommes en concurrence avec d'autres entreprises ferroviaires sur le territoire national.
- Nous avons également une mission de gestionnaire d'infrastructures délégué pour le compte de Réseau Ferré de France qui est le gestionnaire d'infrastructures, c'est-à-dire que, moyennant une rémunération, nous effectuons l'exploitation du réseau ferré, c'est-à-dire que nous manoeuvrons les postes d'aiguillage, nous opérons nos postes de commandement, et nous assurons également la maintenance de la voie.

La grande vitesse, nous commençons à en avoir une certaine expérience à la SNCF puisque nous exploitons maintenant les 1.500 kms de ligne à grande vitesse depuis 25 ans à peu près. Nous fêtons, cette année, les 25 ans du TGV et les TGV, en plus, ont l'avantage de ne pas rouler que sur les lignes à grande vitesse ; nous roulons même sur 7.000 kms de réseau qui ne sont pas du réseau à grande vitesse et nous

Poitiers, le 6 septembre 2006

pouvons ainsi desservir 222 villes réparties sur toute la France ; c'est l'un, d'ailleurs, des atouts du TGV.

En terme de chiffres également, nous atteignons pratiquement 100 millions de passagers sur le TGV en 2005. La SNCF investit dans le matériel roulant, donc dans les rames TGV : aujourd'hui, nous avons plus de 400 rames de TGV que nous finançons avec nos moyens SNCF.

Par rapport au projet, quel est notre rôle ? Dans certains débats publics, nous avons pu être quelquefois au côté du maître d'ouvrage pour l'assister. Ce n'est pas l'option qui a été retenue pour ce débat public, mais, pour autant, nous aidons Réseau Ferré de France. En particulier, lorsque l'infrastructure existera, si elle existe, nous serons, bien entendu, l'un des opérateurs principaux, donc nous réfléchissons sur le matériel roulant type TGV bien sûr qui roulera sur ces infrastructures ; nous serons d'ailleurs amenés à le financer. En même temps que nous allons acheter des rames TGV, nous devons également réfléchir à la maintenance de ces rames : par exemple, sur le TGV Est, vous avez vu que la SNCF a été obligée de moderniser un atelier en banlieue parisienne, pour faire la maintenance de ses TGV. Nous sommes également chargés d'assurer la maîtrise d'ouvrage pour une partie des gares TGV, pour la partie qui relève de l'entreprise ferroviaire. Et puis, bien entendu, nous étudions également toute l'articulation des dessertes classiques, quelles soient sur les grandes lignes ou sur le TER, avec les dessertes nouvelles de TGV qui circuleront sur la future ligne à grande vitesse.

Mme LARIVAILLE

Merci beaucoup.

Si vous voulez, nous allons vous donner la parole. Nous avons déjà rassemblé un certain nombre de petites fiches. Je vais commencer par répondre à 2 fiches de deux intervenants, Monsieur Patrice ABONNEAU et Madame Sylvie ABONNEAU, deux questions qui concernent l'organisation du débat public. La question porte sur le calendrier des réunions et Monsieur ABONNEAU a constaté justement une différence quant au nombre de réunions prévues dans la Vienne et dans la Haute-Vienne.

C'est vrai qu'il y a moins de réunions dans la Vienne que dans la Haute-Vienne. Il faut faire des choix. Le débat dure 3 mois et demi, ce n'est pas beaucoup. Les réunions publiques, c'est assez lourd à organiser, il faut donc faire des choix et la Commission Nationale ne souhaite pas qu'il y ait trop de réunions parce qu'il y a quand même des risques qu'elles soient moins bonnes. Nous avons donc fait des choix et, effectivement, dans la Vienne, il y en a 4 ; dans la Haute-Vienne, il y en a 8. Je suis à votre écoute. Si, effectivement, vous avez des arguments pour que l'on fasse une réunion là ou ailleurs, nous les étudierons, nous sommes absolument ouverts. Nous ne pouvons pas en faire trop car nous sommes limités dans le temps. Il y a des passages obligés, beaucoup de contraintes qui finalement font que nous avons opté pour ce calendrier. Une fois encore, nous sommes très ouverts. D'ailleurs, je l'ai dit quand j'ai présenté le calendrier. Je vous ai dit que ce calendrier n'était pas figé et que nous pouvions très bien le modifier.

Voilà ma réponse qui n'est sûrement pas satisfaisante mais nous comptons sur vous aussi pour nous aider à revoir ce calendrier, si vous le souhaitez.

L'autre question de Madame Sylvie ABONNEAU concerne les membres de la Commission. Madame ABONNEAU s'étonne que nous puissions être neutres parce que nous sommes utilisateurs nous aussi de TGV et que, dans ce cadre-là, il est difficile effectivement de ne pas avoir un avis sur un projet. Nous sommes indépendants et neutres vis-à-vis de tous les arguments qui peuvent être avancés.

Ces questions concernaient le débat public et je crois qu'il y a des questions sur la rénovation de la ligne TER Poitiers Limoges intéressantes.

M. ABONNEAU

J'ai posé une question sur l'inégalité des réunions en Haute-Vienne et Vienne. Si je pose cette question, c'est qu'à Poitiers actuellement, il y a le projet de LGV Sud Europe Atlantique qui n'a pas fait l'objet de réunions publiques. Alors, nous nous posons la question : pourquoi, encore à Poitiers, il y a moins de réunions qu'à Limoges ? Les gens de Limoges sont intéressés par le TGV, mais, à Poitiers, c'est exactement le même problème. Les problèmes qu'il y a à Poitiers sont les mêmes qu'à Limoges alors je ne vois pas pourquoi il y aurait 7 réunions dont 6 à Limoges en Haute-Vienne et qu'il n'y en ait que 3 à Poitiers dont une de proximité.

Dans le débat public Bordeaux-Toulouse, il y a eu plein de réunions avec des thèmes différents. Je vois qu'il n'y a qu'une réunion de proximité dans la Vienne, il n'y a qu'une réunion sur l'environnement alors qu'il y a plein d'autres thèmes à aborder, tel l'expropriation comme ça s'est fait pour le Bordeaux-Toulouse. Pourquoi n'avons-nous pas le droit à cela ici ?

Mme LARIVAILLE

Vous avez une réunion thématique à Poitiers sur l'environnement, ce que nous avons appelé l'environnement humain et l'agriculture, donc vous pourrez parler, effectivement, d'expropriation si vous le souhaitez.
Si vous voulez, le débat public, c'est sur le projet de ligne Poitiers-Limoges.

Un intervenant

C'est Paris-Poitiers-Limoges.

Mme LARIVAILLE

Non, le débat public, c'est le projet de ligne LGV Poitiers-Limoges.

Un intervenant

Nous avons bien compris, mais les TGV qui passeront au Nord de Poitiers iront à Limoges, donc nous sommes directement ou indirectement concernés. Nous voudrions avoir des explications quant au nombre de réunions qui sont inégales dans les deux départements. Je ne trouve pas ça tellement logique et je voudrais que vous revoyiez votre calendrier.

Mme LARIVAILLE

Excusez-moi d'insister, mais le projet, c'est la ligne Poitiers-Limoges. Voilà les deux questions qui ont été posées sur l'organisation du débat public. De toute façon, ce que je voulais dire, que je n'ai peut-être pas dit, c'est que toutes les questions écrites auront des réponses. Les questions et les réponses seront mises sur le site internet. Si vous avez mis votre adresse, vous aurez une réponse par courrier. Toutes les questions qui sont posées auront des réponses.

Nous pouvons peut-être passer aux questions relatives à la ligne TER.

Mme FOURRIER, Membre de la Commission Particulière du Débat Public

Nous avons reçu 4 questions sur l'avenir de la ligne existante TER Poitiers Limoges, questions qui ont été posées, l'une par Monsieur Gérard DUCCELLIER, par Monsieur Jean-Louis JOLLIVET, par Monsieur Patrick GELUSSEAU et par Monsieur Rémy GATARD. La question est : est-ce qu'il y a une étude pour améliorer la ligne TER, éventuellement la faire passer à deux voies ? Est-ce que ça ne pourrait pas être une option autre pour améliorer la liaison Poitiers Limoges, dans la mesure où cette liaison traverse des territoires particulièrement sensibles ?

Une autre question : que deviendra cette ligne dont on signale qu'elle traverse des propriétés privées ? Si la ligne TGV est réalisée, est-ce que le TER sera maintenu et est-ce qu'il y aura des arrêts fréquents pour des transports locaux ? Donc un ensemble de questions sur le devenir de cette ligne TER Poitiers Limoges.

Mme LARIVAILLE

Il y a deux autres questions sur le même sujet que va lire Monsieur POINTUD.

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

Sur la ligne actuelle, Monsieur DE TRAZ a demandé, dans le cas de l'utilisation de cette ligne dans l'option Centrale, un certain nombre de compléments techniques et financiers.

Monsieur MESMIN, Conseiller Général, se demande pourquoi on ne privilégie pas la modernisation de la ligne actuelle par rapport à un projet nouveau pour gagner simplement un quart d'heure, attendu que le projet nouveau prévoit une liaison en 45

minutes et que, dit-il, l'amélioration de la ligne actuelle correspondrait à une heure de trajet.

M. SALIN

Concernant le projet de modernisation de la ligne TER Poitiers Limoges, nous sommes dans le concret puisque ont débuté les travaux de la première phase. Dans un premier temps, la modernisation de cette ligne va permettre de gagner 11 minutes sur le temps de trajet et, dans un deuxième temps, 14 minutes supplémentaires seront gagnées. Globalement, nous passerons d'un temps de 2 heures à 1 heure 35.

Concernant les fréquences, nous sommes, aujourd'hui, à l'équivalent de 5 allers et retours ; nous passerons, à la fin de la première phase, à un équivalent de 9 et il est projeté d'arriver à 15 allers et retours à la fin de la deuxième phase. Nous avons donc un projet ambitieux qui permet de gagner 25 minutes sur cette relation, qui permettra, à terme, de multiplier par 3 les fréquences ; c'est donc un véritable projet de modernisation.

Par rapport à la future ligne à grande vitesse, ce sont deux projets qui sont différents et complémentaires, différents puisque nous avons un projet régional qui vise à desservir un certain nombre de bassins de vie, les villes de Lussac-les-Châteaux, Montmorillon, Bellac, Le Dorat, et de permettre les relations de ces villes entre elles, avec les capitales régionales que sont Poitiers et Limoges, donc un projet à l'échelle régionale. Le projet de ligne à grande vitesse est un projet - en permettant l'ouverture du Limousin sur la façade Atlantique et sur l'Île-de-France, et les échanges aussi entre les deux métropoles régionales - à l'échelle plutôt nationale. Ce sont des projets différents par leur échelle, mais ce sont des projets complémentaires. En diminuant le temps de trajet, les échanges entre les villes que j'ai citées vont être facilités. Le rabattement, c'est-à-dire la possibilité d'aller sur la gare TGV de Poitiers ou d'aller sur la gare TGV de Limoges Bénédicins, va également être facilité. Ce sont donc deux projets différents et complémentaires, un projet qui rentre dans une phase active de travaux cet automne.

Concernant la possibilité d'utiliser cette ligne pour créer une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, c'est une option que nous avons étudiée. C'est une option qui aurait un coût estimé à 1,4 milliard d'euros et qui permettrait un meilleur temps ? 1 heure 55, donc une situation intermédiaire entre l'option Centre, qui est en rouge, et puis, une option Nord ou une option Sud.

Nous n'avons pas décidé de soumettre cette option au débat public parce que nous considérons que c'est, en quelque sorte, une variante de l'option Centre, variante qui, si le projet est continué, pourra être étudiée plus en profondeur et affinée. Ce qu'il faut savoir, en matière d'exploitation, c'est quelque chose de relativement complexe parce que nous faisons circuler à certains moments des TER et des TGV sur des sections à une voie, ce qui n'est pas forcément toujours facile ; mais c'est une option qui est conservée pour la suite. Voilà concernant le devenir de la ligne.

Mme LARIVAILLE

J'ai des demandes d'intervention. Vous vous présentez et vous parlez dans le micro car tout est enregistré.

M. JOLLIVET

Association Vienne Nature. La question posée comprenait un avis et une inquiétude. Je commence par l'inquiétude. Nous faisons une confiance absolue en Madame LARIVAILLE quand elle nous promet que rien n'est décidé, sauf qu'il y a des précédents qui nous inquiètent, à savoir le débat sur le nucléaire où tout était décidé avant que le débat démarre, et puis, ce qui s'est passé sur Bordeaux-Toulouse où, malgré un avis massivement hostile, la décision de passer à la suite des événements a été prise.

Donc nous avons des inquiétudes, mais nous sommes convaincus que les choses vont mieux se passer ici, avec quand même un bémol : c'est RFF en mai 2007 qui va décider. Nous aimerions qu'il y ait des services de l'Etat, par exemple, ceux avec qui nous avons l'habitude de travailler, la DIREN, qui puissent émettre un certain contrôle sur la décision finale de RFF parce que nous avons l'expérience de presque 10 ans de fausse concertation avec RFF sur le projet Tours-Angoulême qui nous inquiète un petit peu. RFF n'a pas une culture de la concertation - ce n'est pas leur faute - et n'a pas non plus une compétence en matière environnementale - ce n'est pas non plus leur faute.

Là-dessus, nous nous sommes rendu compte à Vienne Nature que ce n'était peut-être pas tellement la faute de RFF si la concertation et la prise en compte de l'environnement était si insignifiante et que c'était peut-être dû à la technologie même de la très grande vitesse, d'où l'avis que nous soumettons et que nous argumenterons sur le site Internet : même si RFF, brusquement, se décidait à acquérir une compétence en communication qu'il n'a jamais eue, et se mettait à acquérir une compétence environnementale, ça ne changerait rien parce que la marge de manœuvre est nulle. Le rayon de courbure imposé par une vitesse supérieure à 300 kms / heure, les pentes imposées, la nécessité absolue d'aller le plus vite possible font qu'il n'y a jamais aucune solution alternative aux propositions de RFF parce que toutes allongent les trajets, toutes ralentissent la vitesse, toutes obligent à faire des détours - donc ça va coûter plus cher - toutes obligent à faire davantage de déblai - donc ça va coûter plus cher, etc. Nous avons l'expérience qu'il n'y a jamais aucune possibilité technique de réviser, d'améliorer les propositions de RFF.

Le territoire entre Limoges et Poitiers, je n'ai pas l'intention d'en parler aujourd'hui, il est hyper sensible : quelle que soit la solution, il y aura des dégâts considérables sur des habitats, sur des espèces et, parmi ces espèces vivantes qui sont menacées, il y en a une que l'association France Nature Environnement considère, c'est l'être humain. Nous savons, en gros, que, depuis Spinoza, l'homme fait partie de la nature ; j'espère que tout le monde en est convaincu. Nous avons aussi appris que RFF ne savait pas très bien conserver cette espèce-là, notamment pour les problèmes de bruit.

Je vais aller très vite là-dessus : la technologie de la très grande vitesse nous semble totalement inadaptée au territoire du Limousin et de la Charente, pour des raisons évidentes liées à la très grande vitesse, mais aussi parce que RFF, pour le moment, ne maîtrise pas un certain nombre de paramètres, notamment les basses fréquences émises par des trains à plus de 300 km à l'heure où, très honnêtement, RFF, chaque fois qu'il y a eu débat là-dessus, nous a dit « nous ne savons pas, nous verrons plus tard quand les trains seront en circulation », c'est-à-dire que toutes les mesures qui sont prévues pour protéger les riverains du bruit sont aléatoires et relativement peu fiables puisque nous ne savons pas comment les basses fréquences générées par les trains à plus de 300 km à l'heure vont se propager dans l'environnement.

Ceci pour dire que la rénovation de l'ancienne ligne nous semblerait, au nom du principe de précaution, la seule solution viable et je suis un peu inquiet de voir que ça a été réglé en quelques secondes dans l'exposé préliminaire de Monsieur SALIN. Ce qu'il a réglé en quelques secondes, c'est le POLT, le fameux Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, solution pendulaire qui, sur le plan écologique, a semblé à toutes les associations et à tous les experts infiniment plus satisfaisante sur des territoires du type Limousin ou Poitou-Charentes ; bien sûr, nous ne roulons pas à plus de 300 Kms par heure, nous roulons à plus de 200. Il nous semble que la préservation de l'environnement et la qualité de vie des riverains méritent peut-être qu'on s'interroge sur « est-il absolument indispensable de rouler à l'heure actuelle, au début du troisième millénaire, à 320 – 350 à l'heure ? Est-ce que des déplacements à 220 à l'heure ne suffisent pas à nos besoins ? ».

Dernière remarque : les urgences ; à l'heure actuelle, pour une association comme la nôtre qui s'occupe de développement durable et de biodiversité, il y a une première urgence, la pollution de l'air par le trafic des poids lourds. La solution, ligne à grande vitesse, à 330 à l'heure, ne règle absolument pas le problème ; elle va, au contraire, stériliser des capitaux qui pourraient être utilisés à aménager des voies pour le fret ferroviaire, éventuellement en construire, en particulier sur l'axe Europe Centrale, nous sommes envahis de poids lourds qui traversent en diagonale à l'heure actuelle le Massif Central, qui débouchent à Poitiers ou à Angoulême et la situation va devenir intenable.

Deuxième remarque : la pollution de l'air par les voitures automobiles, ce sont des relations de proximité. Il faut des TER, il faut des trains de proximité, nous n'avons aucun besoin de 330 km heure.

Mme LARIVAILLE

Monsieur, excusez-moi de vous couper ; je veux m'expliquer pourquoi j'arrête Monsieur. Il y a deux réunions thématiques sur le thème de l'environnement, dans le cadre de ce débat. Dans ces réunions thématiques, nous ne parlerons quasiment que d'environnement. Vous en avez une à Poitiers, vous en avez une à Limoges. A Poitiers, vous avez ce que j'ai appelé tout à l'heure « paysage, bruit, agriculture » ; à Limoges, effectivement, vous avez « développement durable, biodiversité ». Nous ne pouvons pas démultiplier, hélas, toutes les réunions. Je souhaite que vous puissiez participer à ces réunions parce que je pense que vous aurez beaucoup d'éléments à apporter. Cela dit, RFF peut peut-être répondre.

M. de TREGLODE

Oui, bien que les questions soient très nombreuses, je donnerai des réponses, sans être trop long, sur 4 points : la décision et la suite des études, le problème des solutions alternatives dans le cadre du débat public, les études environnementales et la modernisation du réseau actuel.

Sur le premier point, la question portait sur la décision que prendra le maître d'ouvrage, conformément à la loi, et sur la suite des études. La décision que doit prendre le maître d'ouvrage, c'est – « la suite que le maître d'ouvrage entend donner au débat public », c'est-à-dire les études, la phase suivante d'étude. Il ne s'agit pas encore de réaliser le projet, de prendre une décision sur le projet, mais simplement de savoir « si les études préliminaires ont été faites, nous les approfondissons pour engager ce que nous appelons, dans le jargon de l'ingénierie, les études préliminaires ; est-ce que nous engageons cette étape ou bien nous ne l'engageons pas compte tenu de ce qui ressort du débat public ».

Une partie de la question concernait le rôle de l'Etat et des autres partenaires de Réseau Ferré de France. Presque à chacune de ces étapes, il y a une décision ministérielle. Il y a donc une à la fin des études préliminaires ; ces études sont présentées et soumises au Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France et, ensuite, font l'objet d'une décision ministérielle. Il en est ainsi pour l'avant-projet sommaire ; ensuite, il y a une enquête publique avec décret en Conseil d'Etat et, ensuite, un avant-projet détaillé avec décision ministérielle. Je ne veux pas rentrer trop dans le détail, mais je souhaite montrer l'importance de cette série de décisions. La décision du maître d'ouvrage, ce n'est pas de dire « ça y est, on construit, on y va », non, nous engageons la phase suivante d'étude « nous l'engageons comme ceci, nous l'engageons comme cela ou nous ne l'engageons pas ».

Deuxièmement, question « le débat public, nous ne changeons jamais le projet, RFF a déjà décidé » : je donnerai un seul exemple, c'est le débat public qui a été conduit sur le projet que nous appelons CDG Express ; c'est une liaison rapide entre Paris et Roissy en 20 minutes à partir de la Gare de l'Est jusqu'à Roissy. RFF avait présenté une solution ; au cours du débat public, une solution alternative a été présentée, elle a été discutée dans des groupes particuliers et, finalement, c'est cette solution alternative que le maître d'ouvrage, donc RFF, a choisi d'approfondir et c'est toujours cette solution alternative qui est retenue.

Troisième chose, les études environnementales : Réseau Ferré de France, contrairement à ce qui se passait avant, pour l'ensemble de ses études, fait le plus large recours aux meilleures sociétés françaises ou européennes, donc, sauf cas particulier ou une compétence terrain et nous devons aller la chercher à un endroit bien précis, la règle générale, nous recherchons les meilleurs, les meilleurs spécialistes, les meilleures sociétés au niveau européen. Il en est ainsi tout particulièrement en matière d'environnement, donc nous avons auprès de nous les meilleurs spécialistes dans toutes les techniques de l'environnement. Lorsque des experts se font connaître et qu'ils nous paraissent apporter quelque chose dans les études, même si elles ont déjà été réalisées, nous faisons appel à ces experts.

Quatrièmement, « il n'y en a que pour les TGV, vous ne faites rien d'autre » : je reviens sur ce que j'ai dit, l'importance que nous attachons et que l'Etat attache à la Poitiers, le 6 septembre 2006

modernisation du réseau actuel. C'est ce que nous appelons, et c'est ce que le ministre a appelé le plan de renouvellement du réseau. C'est un plan extrêmement ambitieux qui fait suite à un audit sur l'état du réseau qui a été conduit il y a un an ou deux. Des décisions financières ont été annoncées par le Ministre : aujourd'hui, le budget de renouvellement de RFF, c'est environ 900 millions d'euros. Les décisions qui ont été prises, c'est d'augmenter ce budget dès 2006 de 110 millions ; en 2007, de 260 millions ; en 2008, de 400 millions ; en 2009, de 500 millions. C'est donc quelque chose de très concret et ça se traduit notamment par des exemples que je vous ai donnés, c'est-à-dire les crédits très importants qui ont été consacrés à la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

M. SALIN

Si je peux me permettre de rajouter quelque chose en matière d'environnement, donc les études que mentionne Monsieur de TREGLODE, nous avons associé les DIREN et le Ministère de l'Environnement dans ces études. Il y a eu même au mois de mars de cette année une réunion où un certain nombre d'acteurs qui ont des compétences en environnement ont assisté.

Mme LARIVAILLE

Merci. J'ai des demandes d'intervention qui me sont parvenues, notamment de Monsieur Philippe CHARPENTIER

M. CHARPENTIER

Je suis ancien Maire de Montmorillon et ancien Conseiller Régional, et Vice-président de l'Association de Désenclavement du Montmorillonnais et du Nord Limousin.

La question que je voudrais vous poser, après avoir lu le document que vous m'avez fait parvenir du maître d'ouvrage et le début de réponse du collègue de la SNCF, c'est quel est le devenir de la ligne actuelle au niveau économique parce que nous engageons des travaux de modernisation pour accélérer (66 millions d'euros sur plusieurs tranches), mais, dans tout cela, étaient prévus les passagers qui font Limoges-Poitiers en entier en ce moment et nous allons les perdre. Nous allons donc affaiblir la rentabilité économique qui est déjà très négative de cette ligne. C'est pour cela que le devenir économique, il faut l'évoquer aujourd'hui ; je ne suis pas contre le désenclavement de Limoges, ni l'amélioration de la plaque tournante de Poitiers, bien entendu, avec les réserves que la construction d'une ligne nouvelle provoque des traumatismes parce qu'elle traverse des territoires ; sans que les territoires en aient directement les avantages parce que vous avez raisonné au niveau de masse régionale, mais pas à l'échelle de petits territoires.

Je n'ai pas trouvé dans votre document le devenir économique de la ligne TER à l'heure actuelle qui est, en ce moment, déficitaire et qui le deviendra encore bien plus. Certes, j'ai eu un début d'explication quand même, page 57, dans votre document, et c'est la dernière projection que vous avez fait de l'alternative d'usage d'une partie de la ligne actuelle parce que, en effet, sur la ligne TER actuelle, vous notez qu'en Poitiers, le 6 septembre 2006

utilisant une partie de cette ligne actuelle, nous pourrions, sur cette ligne TER, accélérer encore beaucoup plus par rapport aux travaux qui vont être lancés dans les prochains jours. Alors, quel est le devenir économique dans les trois options de la ligne actuelle ? Je parle du devenir économique, même pas du devenir territorial.

Mme LARIVAILLE

Je voudrais faire une petite mise au point : ce dossier n'est pas mon dossier, c'est le dossier de RFF. Ces messieurs de RFF ne sont pas mes collègues. Nous sommes indépendants. Souhaitez-vous répondre à Monsieur ?

M. de TREGLODE

Je vais compléter parce que Sylvestre SALIN a déjà donné beaucoup d'informations sur cette ligne. A la question qui vient d'être posée sur les aspects économiques et sur le temps, je voudrais répondre en trois points :

- Premièrement, le financement des travaux : ce financement, ce n'est pas un projet, ce n'est pas un plan à boucler, il est bouclé, il est fait, les conventions sont signées et donc, la réalisation est en cours. Si vous prenez le train en ce moment, malheureusement, vous aurez une partie du parcours par autocar parce que les travaux, pour l'instant, ont obligé pour certains trains un transfert par autocar. Les travaux sont en cours, c'est financé dans le cadre des contrats de plan Etat-Région, notamment par les participations financières des deux Conseils Régionaux de Poitou-Charentes et du Limousin donc les choses sont faites, les choses sont derrière nous. Le projet a été étudié, le projet est un projet extrêmement ambitieux et la décision est prise.
- Deuxièmement, vos inquiétudes concernant les trains qui y circulent. Les trains qui y circulent, ce sont des TER. Ces TER sont sous l'autorité des autorités organisatrices Limousin et Poitou-Charentes. Là aussi, des décisions sont prises, les Conseils Régionaux ont déjà pris la décision, concomitamment avec la modernisation du réseau, de doubler en première phase, de tripler en deuxième phase, le nombre des TER qui circulent, donc la décision est déjà prise, ce n'est pas un projet, nous sommes en phase de réalisation et des décisions financières prises.
- Troisièmement, sur le temps de parcours, vous dites que nous aurions pu aller au-delà. Croyez-moi, passer sur une ligne ancienne d'un temps de parcours de deux heures à un temps de parcours de 1 heure 35, c'est extrêmement rare, extrêmement difficile à faire.

Mme LARIVAILLE

Merci. Monsieur PAMBOUTZOGLOU, vous avez la parole.

M. PAMBOUTZOGLOU, Vice-Président du Conseil régional Limousin

Le projet n'est pas bouclé, il est bouclé pour sa première phase. Pour sa première phase, je dois dire, au passage, que RFF ne met que 2 millions d'euros sur les 35, ce n'est pas grand-chose.

Deuxième aspect, il a été conçu dans un autre cadre, c'est-à-dire la desserte de Limoges se faisait par l'axe Nord Sud par TGV pendulaire, et donc l'ouverture était prévue par les deux Conseils Régionaux du Limousin sur la façade Atlantique par l'amélioration de cet axe, d'où étaient prévues, effectivement, 15 circulations quotidiennes entre Limoges et Poitiers, c'est-à-dire le triplement.

Monsieur de TREGLODE, vous êtes ancien à RFF, vous devez donc connaître les deux projets, leur nature, vous auriez dû étudier les incidences de l'un sur l'autre. Or, si vous envisagez de faire circuler 11 trains de bout en bout de Limoges à Poitiers, qui seront des TGV prioritaires, à partir de là, à quoi vont servir effectivement, sur les 15 circulations, les 9 circulations de bout en bout que le Limousin et Poitou-Charentes pourraient mettre en œuvre parce que, effectivement, ils n'auront pas de créneau de pertinence et n'auront pas en même temps la clientèle. Je crois qu'il faut étudier les choses dans le détail. Les questions qui sont posées sont pertinentes et vous ne pouvez pas y répondre de ces manières-là.

M. SALIN

Peut-être deux chiffres : le projet de modernisation de la ligne TER entre Poitiers et Limoges a donné lieu à une étude socio-économique. Il était prévu qu'au terme du projet, il y ait 350.000 voyageurs par an, 350.000 qui empruntaient une section au moins de la ligne. Sur ces 350.000 voyageurs, les études socio-économiques donnaient uniquement 50.000 voyageurs de bout en bout. Ça veut dire qu'il y a quand même 300.000 voyageurs qui utiliseraient cette ligne pour du navettage entre Limoges et Poitiers, donc c'est quand même une proportion très importante.

Mme LARIVAILLE

Sur le même sujet, avez-vous d'autres questions ?

M. de RUSSE, Vice-Président du Conseil Général de la Vienne, Maire de Montmorillon

Je suis Vice-président du Conseil Général et aussi Maire de Montmorillon. C'est sur ce sujet que je voudrais m'exprimer et m'exprimer aussi au nom du Conseil Général.

Je voudrais rappeler que le Conseil Général est tout à fait favorable au rapprochement des villes de Poitiers et de Limoges, mais que les axes d'aménagement du territoire du département se portent principalement sur deux points :

- le premier point, c'est l'aménagement, la modernisation de la nationale 147 pour qu'elle passe à deux fois deux voies, et qu'il ne s'agisse pas d'une autoroute pour qu'il y ait une irrigation du territoire.
- le deuxième axe, c'est l'aménagement de la voie ferrée existante, et j'apprends avec plaisir qu'il est bien entendu que le projet n'efface pas la voie existante. Je sais que, dans les semaines qui viennent, les travaux vont commencer sur l'amélioration de ce parcours.

Néanmoins, nous constatons au département que la ligne, quel que soit son fuseau, qui va être construite, ne va utiliser que 11 parcours par jour, ce qui nous semble un investissement considérable, eu égard à la fréquence. C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il pourrait très bien y avoir des aménagements de la ligne existante ou des raccordements de la ligne existante sur la ligne nouvelle, de façon à ce qu'il y ait une fréquence plus importante sur ce trajet, ce qui diminuerait les coûts de rentabilité, d'une part, qui préserverait bien entendu le cabotage le long de la voie, qui n'empêcherait pas le trajet des trains TGV qui, eux, feront un trajet complet bien entendu entre Poitiers et Limoges, et qui, enfin, préserverait autant que faire ce peut l'environnement de vallées importantes sur le plan environnemental que sont les vallées de la Gartempe et les vallées de la Vienne. Voilà ce que je voulais préciser. C'est plus une précision qu'une question.

Mme LARIVAILLE

Je vous remercie. J'ai des questions de Monsieur GELUSSEAU et de Monsieur THILLET.

M. GELUSSEAU

Je vous ai posé une question concernant l'amélioration éventuelle de la ligne actuelle. J'ai eu en partie les réponses. Il y a une chose qui m'a un petit peu étonné. J'ai appris en particulier que vous aviez, sous le coude, une variante de l'option Centre. Je m'étonne qu'elle ne figure pas dans les documents que vous nous avez remis. Dans cette variante, j'ai eu la réponse à la question que j'ai posée, à savoir s'il y aurait deux voies ou une seule voie.

M. SALIN

Vous faites référence à la plaquette. Dans la plaquette sont présentées les options soumises au débat et, dans le dossier support, notamment pour l'option Centre, il est fait référence au fait qu'il y a une variante qui a été étudiée.

M. GELUSSEAU

Excusez-moi, je retire mon intervention en partie puisque Monsieur vient de me montrer qu'il y a un document que je n'avais pas, où figurait ceci. Je retire ce que je viens de dire. Alors, pour les deux voies ?

M. SALIN

Il y aurait des sections et les sections communes seraient des sections communes à une voie. Nous aurions après une voie TER d'un côté et une voie TGV de l'autre, comme sur le schéma.

M. GELUSSEAU

Et c'est techniquement réalisable ?

M. SALIN

Comme je vous l'ai dit, sur des sections, c'est complexe. C'est pour ça que c'est une variante que nous gardons et si, à la suite du débat public, quand nous réétudierons l'option Centrale, nous reprendrons cette variante pour l'affiner, pour voir si nous pouvons la pousser plus loin.

M. GELUSSEAU

Dans cette variante-là, vous ne changerez pas les ouvrages actuels d'une façon systématique ?

M. SALIN

Je ne peux pas vous répondre parce que c'est un niveau de précision que nous n'avons pas aujourd'hui puisque nous sommes en débat public et nous définissons les opportunités du projet.

M. GELUSSEAU

Il y a des endroits où il me paraît tout à fait difficile, sinon impossible, de changer quelque chose à la configuration actuelle.

M. SALIN

Tout à fait.

Mme LARIVAILLE

Excusez-moi, le document dont votre voisin vous a parlé, s'appelle le « dossier du maître d'ouvrage ». La parole est donnée à Monsieur Roger ARMANGAUT et, ensuite, à Monsieur THILLET. Ensuite, nous passerons aux questions écrites.

M. ARMANGAUT

En définitive, déjà beaucoup de choses ont été dites sur la question que je voulais poser. Elle revient toujours sur le même problème : pourquoi ne pas, non seulement moderniser, mais réactiver la ligne existante.

Vous nous avez présenté le projet plutôt comme une liaison entre Poitiers et Limoges. On ne parle pas véritablement des Limousins qui voudraient aller rapidement de Paris à Limoges, via Poitiers.

Vous nous présentez que les TER mettent 2 heures 50, mais c'est parce qu'ils s'arrêtent dans toutes les gares. Si vous faites de nombreuses dessertes, un véritable cadencement comme ça se pratique en Suisse, vous pouvez très bien faire également quelques liaisons directes. Alors, je ne sais pas en combien de temps pourrait se faire cette liaison, peut-être en une heure 10 ou une heure 20 seulement. A la limite même, il y a des gens qui viennent de Limoges, qui pourraient avoir à faire ailleurs, peut-être à Poitiers, par exemple, et qui pourraient prendre également ce train.

Ensuite, c'est plus une question d'environnement. Pourquoi Réseau Ferré de France fait une étude qui risque d'être longue, difficile. Vous avez déjà vu que, pour Poitiers, ce n'était pas facile de contenter tout le monde. Est-ce que ça vaut le coup d'engager un investissement très élevé, avec un taux de rentabilité qui me paraît faible. J'en sais quelque chose, j'ai fait des dossiers moi aussi, ils sont toujours légèrement optimistes quand même. Je crois qu'il vaudrait mieux peut-être que vous conserviez vos sous pour simplement activer la ligne non pas seulement de Tours à Bordeaux, mais de Tours à Irun et, ensuite, vous ferez également celle de Bordeaux jusqu'à Sète. Ainsi, vous ferez un maillage et donc, simplement, au mieux, rénover en quelque sorte la ligne actuellement existante.

Mme LARIVAILLE

Merci. Est-ce que RFF souhaite en dire plus ? Dans vos interventions, merci d'être un petit peu plus bref.

M. de TREGLODE

Oui, très rapidement. Je serai très bref parce que nous avons déjà beaucoup parlé des travaux qui commencent. Je rappelle que la ligne n'est pas électrifiée, ce qui est une des difficultés pour une variante qui a été indiquée tout à l'heure, c'est-à-dire la possibilité de raccordement intermédiaire entre la ligne à grande vitesse et la ligne classique ; la circulation d'éventuels TGV sur la ligne actuelle supposerait, bien entendu, l'électrification de cette ligne, ce qui, bien sûr, est encore un autre projet et il faut trouver l'argent.

J'ajoute également, concernant cette possibilité, que les coûts de raccordement d'une LGV représentent toujours des investissements extrêmement lourds car il faut permettre aux trains d'arriver sur cette ligne à 300 kms heure, à une vitesse aussi proche que possible de 300 kms heure, en général, à la vitesse de 220 kms heure,

donc il faut un raccordement avec un long rayon de courbure et les raccordements sont toujours extrêmement coûteux.

Vous avez également mentionné la question du nombre de trains et une certaine disproportion, à votre avis, avec l'investissement. Nous avons bien eu cela à l'esprit en essayant de concevoir une ligne, bien entendu, au coût le plus bas possible, pour en augmenter la possibilité ou la facilité de financement. C'est pour cela que nous avons trouvé une solution d'une section à voie unique au centre qui permet d'avoir une capacité largement suffisante pour les besoins, tout en réduisant quand même très sensiblement le coût puisque le coût serait réduit de 200 millions d'euros. Grâce à cette solution technique, nous avons pu réduire de manière, je crois, intéressante le coût du projet qui reste donc légèrement supérieur à un milliard d'euros.

Un intervenant

Quand nous lisons tous les documents, quand nous voyons les coûts, la rentabilité, tout cela, j'ai le sentiment que nous nous orientons vers un tracé central.

M. de TREGLODE

Non, je n'ai pas dit cela. J'ai répondu à une question qui portait sur l'option Centrale et qui demandait si, avec l'option Centrale et dans le couloir actuel de la ligne, il était possible ou il était difficile d'imaginer des raccordements, par exemple, au milieu, entre la ligne et le réseau classique.

Bien entendu, nous pouvons aussi nous poser la question pour les autres solutions d'un raccordement, mais, bien entendu, la difficulté est d'autant plus grande que la ligne à grande vitesse passerait loin de cette ligne actuelle.

Mme LARIVAILLE

J'espère que ces réponses vous satisfont. Maintenant, je passe la parole à Monsieur THILLET et, ensuite, nous prendrons les questions écrites qui ont été posées.

M. THILLET

Bonsoir Messieurs Dames, bonsoir Madame la Présidente. Hier, nous étions à Limoges ; aujourd'hui, nous sommes à Poitiers et, à Poitiers, nous sommes venus vous faire part de notre projet car nous avons monté une association en novembre 2002 qui est toujours de mettre Limoges à 2 heures de Paris, mais pas par Poitiers parce que nous n'avons jamais trouvé l'intérêt que pouvait avoir Poitiers d'être lié à Limoges par la grande vitesse. J'aimerais que quelqu'un puisse me dire économiquement ce que Limoges va apporter à Poitiers. Ça, c'est une chose.

La deuxième chose, il faut faire attention à votre porte-monnaie parce que vous avez 80 % de la ligne Poitiers Limoges prévue qui est en région Poitou-Charentes, donc
Poitiers, le 6 septembre 2006

c'est vous qui paierez, alors que vous n'avez que 20 % dans la région Limousin ; ça, c'est la deuxième chose.

La troisième chose, au niveau environnemental, c'est que notre projet a prévu de se raccorder à hauteur de Beauvilliers et de redescendre jusqu'à Orléans. Alors, là, au cas où Réseau Ferré de France ne connaîtrait pas la région, ce sont des céréales, des champs de blé alors que vous n'avez absolument pas de détériorations de l'environnement tel que nous pouvons l'avoir dans le Montmorillonnais ou sur Bellac ou autres. Il suffit donc de descendre à travers la Beauce, de Beauvilliers à Orléans, Orléans-Vierzon-Limoges, nous avons une emprise actuelle de l'autoroute A20 et de la ligne actuelle Paris Toulouse SNCF. Il serait très possible de passer entre ces deux axes, voire éventuellement sur le côté de l'autoroute parce que nous sommes dans la même configuration que l'autoroute et la ligne grande vitesse Nord. Si vous allez sur Lille, vous êtes sur l'autoroute, mais vous suivez la ligne grande vitesse. Si vous êtes sur la ligne grande vitesse, vous suivez l'autoroute. Il n'y a donc pratiquement aucun problème environnemental, si ce n'est le passage de la Loire qui est plus un problème technique qu'un problème environnemental, mais lorsque nous voyons le viaduc sur la Moselle pour le TGV-Est, je pense que, pour moi, ce n'est pas un handicap majeur. Notre projet permettrait d'accéder à Limoges toujours à 2 heures de Paris : je parle pour ceux qui sont intéressés par la relation Limoges Paris.

Dans un deuxième temps, on pourrait très bien avoir un deuxième tronçon qui relierait Châteauroux et, au niveau de La Souterraine, La Croisière, ce qui permettrait de gagner 20 à 30 minutes sur le parcours, c'est-à-dire que Limoges serait à environ 1 heure 30 de Paris, alors que si vous réalisez le barreau Poitiers Limoges, automatiquement, à vie, Limoges est à 2 heures de Paris.

Une chose, il faut regarder le nombre d'habitants désenclavés par le barreau Poitiers Limoges qui est d'environ 880.000 habitants. Par l'itinéraire que nous préconisons (Beauvilliers, Orléans, Vierzon, Châteauroux, Limoges), c'est 4 millions d'habitants parce qu'il faut tenir compte également du nœud ferroviaire de Vierzon qui permet de se rendre sur Bourges, Montluçon et de redescendre sur Clermont-Ferrand. Le retour sur investissement sera automatiquement meilleur, même si, nous, nous demandons deux voies. Je pense que l'axe central proposé en page 4 de la présentation, lorsque Monsieur SALIN a présenté l'axe central de descente grande vitesse sur Limoges, vous avez traversé la vallée de l'Essonne ; nous, pas, le relief est nettement meilleur. Merci Madame.

Mme LARIVAILLE

Monsieur THILLET a posé une question très directe aux Poitevins parce qu'il a demandé « qu'est-ce que vous attendez de cette ligne grande vitesse Poitiers Limoges ? ». Je crois que Monsieur SANTROT a l'intention de répondre.

M. SANTROT, Maire de Poitiers, Conseiller Régional de la Région Poitou-Charentes

Monsieur a essayé de mettre en évidence le fait qu'il n'y avait aucun intérêt économique à relier Poitiers et Limoges. Je vais vous expliquer deux études qui ont été faites.

- La première, ce n'est pas une étude, c'est un travail que mène la Communauté d'Agglomération de Poitiers, depuis des années, sur son devenir, notamment dans le cadre de ce que nous avons appelé « le projet d'agglomération », qui a déjà été écrit il y a 8 ans et dont nous venons de retravailler la plupart des éléments. Ce projet d'agglomération montre quoi ? Il montre qu'il y a deux axes de développement principaux de l'agglomération de Poitiers :
 - le premier axe, c'est la valorisation de l'université et de tout ce qui se crée derrière l'université ;
 - le deuxième axe, c'est le rôle de pôle de dispersion économique que joue Poitiers par rapport à l'ensemble du Centre Ouest. Une des figures présentées le montre bien : elle montre comment Poitiers devient un nœud ferroviaire.

Effectivement, aujourd'hui, Poitiers a une activité en développement grâce à ce nœud qui n'est pas ferroviaire pour l'instant, qui est excellent en terme ferroviaire vers le Nord et vers le Sud, qui est excellent vers la Rochelle, qui se passe dans les mêmes conditions au niveau routier qu'au niveau ferré, mais la grande difficulté du développement supplémentaire de notre agglomération, c'est la lamentable organisation qu'il y a aussi bien en transport routier qu'en transport ferré vers Limoges et le Limousin. Les gens de Poitiers, de l'agglomération de Poitiers, cherchent à tout prix à ce que les limousins regardent la façade atlantique.

- La deuxième étude, c'est une étude que mon collègue de Limoges a commandée en 1998. Cette étude s'appelait « Limoges 2007 ». Dans cette étude « Limoges 2007 », le bureau d'économistes qui a fait cette étude disait la chose suivante que, moi, Limousin d'origine, je répète depuis que je suis maire de Poitiers « l'erreur des Limousins, c'est de regarder le Massif Central et Clermont-Ferrand, au lieu de regarder vers l'Atlantique ». Cette étude l'a très bien dit : le plan Massif Central qui a été voté il y a une vingtaine d'années, voire plus, était là pour soi-disant développer le Massif Central et il s'est adressé à la région Auvergne, au Sud et au Limousin, sauf que le constat de l'étude a montré que le plan Massif Central avait essentiellement profité à l'Auvergne et un peu au Sud du Massif Central, mais en aucun cas au Limousin, pour une raison très simple, c'est que la frontière difficile à traverser, elle n'est pas entre Poitiers et Limoges puisque, quand nous quittons Limoges pour aller vers la mer, nous passons dans le seuil du Poitou. Par contre, lorsque nous voulons passer de Limoges et Clermont-Ferrand, là, commencent les difficultés vers Pontaurion, Pontarion et ailleurs. La cassure économique, elle n'est pas entre Poitiers et Limoges, elle est, au contraire, entre Limoges et Clermont-Ferrand. Il faudra bien que les limousins du Nord prennent l'habitude de penser que leur développement va être avec nous et pas avec Clermont-Ferrand.

« Les réseaux de villes », ce sont les villes qui s'allient pour voir entre elles comment elles s'aident, comment elles provoquent leur développement entre elles. Le nouveau maire de Clermont-Ferrand a donné la réponse : il a choisi, il a créé un réseau de ville avec Lyon, Roanne, Saint-Étienne, c'est-à-dire toutes les villes qui regardent vers le sillon rhodanien. C'est quoi le sillon rhodanien ? C'est les échanges qu'il y a entre le Nord de l'Italie, l'Est de l'Espagne et le reste de l'Europe. Nous, nous sommes quoi ici ? Quitte à vous surprendre, nous sommes le lieu où il passe autant de marchandises sur la route et sur le train pratiquement, à quelques millions de tonnes

près, il en passe autant que dans le sillon rhodanien, et c'est cela que nous voulons valoriser. Nous avons un schéma qui le montre, d'ailleurs, quelque part dans le dossier, il y a un schéma qui montre les flux qui passent à travers le seuil du Poitou et les flux qui passent dans le sillon rhodanien. Nos études le montrent, nous avons énormément d'activités économiques et de choses à développer en captant ces flux.

Votre schéma, nous le connaissons, nous le connaissons tous. Nous savons pourquoi il n'a pas été retenu, d'abord parce qu'il était beaucoup plus coûteux et que le TGV pendulaire est au TGV ce que le Canada Dry est au whisky. Surtout, ce qui a porté le coup de grâce à la liaison directe Toulouse-Paris, au-delà même de la difficulté qu'il y a entre Toulouse et Limoges, parce que c'est vrai que, quand on arrive quelque part dans le Nord du Limousin, on retrouve une configuration de ligne qui n'est pas tout à fait ce qui se passe quand on est vers Le Vigean, Donzenac, etc. Nous pouvons travailler sur la ligne ; d'ailleurs, RFF travaille sur la ligne à partir de Châteauroux-Vierzon. Je vous rappelle d'ailleurs que Orléans est déjà à moins d'une heure de Paris et que Châteauroux, à l'heure qu'il est, est déjà à 2 heures de Paris. C'est la décision du Gouvernement, fortement soutenu et fortement poussé par la décision des gens de Midi-Pyrénées de dire « nous souhaitons que notre rattachement au TGV se fasse par Bordeaux parce que, en plus, par Bordeaux, c'est le début d'une ligne Bordeaux Toulouse Marseille ; c'est le raccrochement à Bordeaux, la future ligne du Sud, la future ligne vers l'Espagne ». A partir de ce moment-là, les Toulousains et les Midi-Pyrénéens disent « nous, nous passons par Bordeaux ». Le gouvernement n'a pas pris cette décision contre l'avis des élus de Midi-Pyrénées. Les élus de Midi-Pyrénées sont favorables, ils y sont tellement favorables que la région Midi-Pyrénées va déjà mettre de l'argent dans la LGV Bordeaux Poitiers pour, effectivement, participer à son accélération pour qu'on aille encore plus vite à Toulouse.

C'est vrai que, nous avons un intérêt économique fort à jouer notre rôle de plateforme régionale. Vous voyez bien qu'à partir de Poitiers, dans un schéma comme cela, nous avons la chance d'avoir cette position géographique. Je comprends les arguments que vous développez, vous défendez votre territoire. Vous nous autoriserez à faire la même chose. Notre volonté, c'est de jouer et de développer ce qui a été repéré comme le point fort de Poitiers. Enormément d'entreprises viennent s'installer ici pour diffuser dans un rayon de 150 à 200 kms autour de Poitiers. Je pourrais vous citer toute une série d'entreprises qui sont venues à Poitiers dans les 10 dernières années pour utiliser cette capacité de rayonnement qu'elles ont à partir de Poitiers, notamment toute une série d'entreprises qui font du service aux entreprises dans ce grand secteur. Nous avons donc un intérêt à cette logique, sans compter qu'ultérieurement, nous pouvons toujours rêver, nous avons des gens ici qui rêvent à un futur Lyon-Poitiers-Limoges-Clermont-Ferrand.

Mme LARIVAILLE

Monsieur PAMBOUTZOGLOU, très vite.

M. PAMBOUTZOGLOU

Bien sûr, il faut aller toujours très vite dans un débat.

Mme LARIVAILLE

Nous avons trois mois et demi ; vous pouvez vous exprimer oralement, par écrit pendant trois mois et demi.

M. PAMBOUTZOGLOU

Bien sûr, mais un débat, c'est un débat.

Ce que je voudrais dire, dans un premier temps, c'est que je suppose, effectivement, qu'il y a pour Poitiers un intérêt à la construction de la LGV Limoges Poitiers, comme il peut peut-être y en avoir un pour Limoges. En tout état de cause, si le problème est posé aujourd'hui de la construction de ce barreau, c'est bien pour la desserte de Limoges et pas pour la desserte de Poitiers, c'est évident. C'est dans le cadre de mettre les villes et les agglomérations de plus de 200.000 habitants à moins de 2 heures de Paris ; c'est dans ce cadre-là que c'est envisagé.

Premier aspect des choses, je voudrais indiquer que Poitiers, effectivement, a aujourd'hui pratiquement et aura, en 2016 – 2018, si les investissements sont réglés, une desserte de grande vitesse. La question qui est posée aujourd'hui, c'est celle pour le Limousin. La question qui est posée pour le Limousin, ce n'est pas d'attendre 20 ans ou 25 ans.

Effectivement, nous avons déjà eu deux situations qui nous ont été présentées, une en 1990 avec une portion de LGV qui mettait Limoges à 2 heures 10 de Paris, pour un coût qui était inférieur, à l'époque, à celui qui est présenté aujourd'hui, mais il faut le réévaluer. Là-dessus, je crois qu'il serait nécessaire de procéder à ces études. Par décision gouvernementale, ce projet-là a été abandonné. Si nous avons proposé aux trois régions une solution alternative moins onéreuse, le TGV pendulaire, c'est parce que c'était moins cher et nous l'avons accepté. Dans ce cadre-là, on devait la mettre à exécution. Il y avait donc un protocole d'accord signé par l'Etat, RFF, la SNCF et les trois régions. Il a été unilatéralement dénoncé par l'Etat et sans concertation aucune. Voilà pourquoi je dis qu'aujourd'hui, le débat, ce n'est pas un débat démocratique parce que nous sommes dans le cadre d'un projet qui n'est pas celui de RFF parce que la commande vient de l'Etat. C'est un projet imposé par l'Etat qui n'a fait l'objet d'aucune concertation parce qu'il ne nous a pas consultés avant de prendre sa décision, il n'a pas consulté la région Limousin, il n'a fait l'objet d'aucune concertation et on nous propose, aujourd'hui, un plan gouvernemental. A partir de là, il y a des questions fondamentales qui se posent, c'est le projet de l'Etat ; il faut dire comment il va le payer. C'est la première des choses parce que nous n'y sommes pas indifférents. On demande aux collectivités de participer de manière importante. Je crois que Monsieur GRESSIER, lors du colloque sur les partenariats public / privé à Paris, organisé par RFF, fixe à 250 millions d'euros la participation de la région Poitou-Charentes pour la LGV Sud Europe Atlantique pour sa part entre Poitiers et Angoulême. A partir de là, je me pose la question : quelles sont les régions qui vont accompagner le Limousin pour financer cette infrastructure ? Ce n'est quand même pas neutre. C'est pour cela que je dis, on nous a « décapotés » de projets et on ne peut pas venir aujourd'hui en nous disant « le financement, nous verrons plus tard ». Nous disons que le problème ne se pose pas comme nous pouvons le poser à un endroit où il ne s'est jamais discuté de faire une ligne nouvelle ou d'avoir une desserte Poitiers, le 6 septembre 2006

de grande vitesse. Nous, c'est le même projet qu'on nous présente et nous voulons savoir s'il a des chances de succès et de réussite.

Après, il y a d'autres questions qui se posent. Il y a de l'intérêt pour Poitiers, je suis d'accord. Il y a un intérêt d'ouverture sur la partie Atlantique pour le Limousin. C'est ce que nous avons prévu avec la ligne TER améliorée. Après, il y a le devenir de l'axe. On nous explique ici que 11 trains quotidiens aller – retour vont faire du Brive Limoges-Poitiers-Paris et, en 2008, la SNCF prévoit qu'il n'y en aura plus que 10 qui feront Brive-Limoges-Paris. Se pose donc la question : il n'y aura donc plus aucun train qui va faire Limoges- Châteauroux- Vierzon-Paris, il n'y aura plus aucun train qui fera Brive-Cahors-Toulouse. Nous, nous avons aussi de l'intérêt à se tourner aussi vers le Sud, vers Toulouse, c'est important, autant que Poitiers, si ce n'est plus.

A partir de là, il ne faut pas raconter des histoires : Madame LARIVAILLE a dû recevoir le même courrier que j'ai reçu du Président de la région Midi-Pyrénées. Quand on voit deux lignes, la ligne Sud Europe Atlantique et la ligne Méditerranée, on se dit « il faut les rejoindre » et, les rejoindre, ça passe par Toulouse, ça passe par Montpellier parce qu'il faut faire un réseau. Ça, c'est légitime, mais le Président de Midi-Pyrénées, il n'ignore pas que Toulouse, ce n'est pas la totalité de la région Midi-Pyrénées, que c'est aussi pour le Nord de Midi-Pyrénées et, à partir de là, il a écrit à Madame LARIVAILLE pour lui dire dans le cadre du débat. Je crois qu'il faut que ces choses-là soient dites et, à partir de là, le débat pourra se faire dans des conditions satisfaisantes. Il faut, effectivement, tenir compte des possibilités d'aménagement des territoires et de l'intérêt des territoires. Il ne faut pas que le débat soit biaisé. Le projet n'est pas celui de RFF ; RFF obéit à une commande. De la même façon qu'il a apposé sa signature sur le TGV pendulaire et sa réalisation, il vient nous dire aujourd'hui « non, ça ne gagnait pas assez de temps, etc. ». Il obéit aux ordres, mais une signature, vous l'avez toujours en dessous du protocole.

De ce point de vue-là, nous vous demandons qu'il y ait des aménagements immédiats ; nous voulons que ce débat-là se poursuive, que si, effectivement, nous devons construire une ligne LGV à 15 – 20 ans, peut-être 25 ans, parce que, après tout, toutes les lignes TGV déjà décidées sont en panne de financement, y compris la vôtre, nous n'avons pas le temps d'attendre. Nous demandons des améliorations immédiates sur l'axe Paris-Toulouse.

Mme LARIVAILLE

Nous avons très bien compris votre demande.

Un intervenant

Vous avez oublié de dire que vous êtes Vice-président du Conseil Régional Limousin, comme Jacques SANTROT est Vice-président chargé des transports, etc. Précisez-le et donc, si j'ai bien compris, la position que vous avez, c'est la position officielle du Conseil Régional Limousin. Précisez qui vous êtes.

(Intervention hors micro)

Mme LARIVAILLE

Je propose que nous lisions les questions écrites qui sont arrivées en début de réunion et, ensuite, nous passerons la parole à Madame Michèle CLISSON, Monsieur CHAMPEROUX, Monsieur CANIAUX et Monsieur BAUDRILLER.

M. POINTUD

Effectivement, nous avons reçu un certain nombre de demandes écrites relatives à des sujets qui ont été abordés tout récemment.

D'abord, concernant les tracés, un certain nombre d'entre vous ont manifesté leur avis. Monsieur Xavier BOUTIN souhaite privilégier l'option sud pour des problèmes de facilité de liaison avec le Sud, c'est-à-dire Bordeaux, l'Espagne, etc.

Monsieur le Maire de Mignaloux s'inquiète à propos des tracés Nord sur les conditions de réservation des emprises, des modalités et du calendrier de ces réservations.

Concernant le tracé central, Monsieur GOURINCHAS s'inquiète de l'oubli, dit-il, sur les cartes qui figurent dans le dossier, de certaines ZNIEFF, c'est-à-dire des zones d'environnement particulières.

Enfin, Madame Anne TRESPEUCH s'étonne que la solution Centrale, partant d'un investissement qui est le plus important des trois solutions, soit finalement celle dont la rentabilité est la meilleure.

Comme problème annexe à ces tracés, deux questions concernent les gares. Monsieur FRAMERY s'inquiète de la liaison entre la gare de Limoges et les lignes, tout du moins de l'accès à ces lignes par l'intermédiaire de la gare de Limoges.

Un anonyme souhaite, par contre, que la gare de Poitiers soit évitée, en raison, dit-il, de la non accessibilité prochaine de cette gare une fois que toutes les lignes TGV seront construites.

Par ailleurs, deux questions se rapportent à la possibilité de ferroutage. Monsieur DESPLOBINS et Monsieur CHAMPEROUX sont surpris que ce problème du ferroutage ne soit pas évoqué dans les projets du maître d'ouvrage.

Enfin, une question se rapporte aux liaisons entre le projet actuel et d'autres projets. Monsieur CANIAUX se demande dans quelle mesure le tronçon qui sera retenu s'intégrera dans le projet ALTRO, c'est-à-dire le projet à plus ou moins grande vitesse qui traverserait la France d'Est en Ouest.

Voilà donc les questions qui se rapportent de près ou de loin au trajet et qui ont été formulées par certains d'entre vous.

Mme FOURRIER

Je complète rapidement avec des questions qui portent également sur les options de passage. Madame Michèle ROCHE demande plus globalement quels seront les critères

de choix définitifs sur les options. Est-ce qu'une option est déjà privilégiée ? Qu'est-ce que RFF envisage de faire si l'option retenue traverse des zones protégées ou des zones dans lesquelles il y a un patrimoine architectural de valeur ?

Il y a également un certain nombre de questions de Monsieur René PESQUE et Monsieur Guy TRAUMAT : est-ce que le projet desservira les gares entre Poitiers et Limoges ? Si, par hasard, l'option qui concerne le Confolentais est choisie, quels avantages apportera le tracé ? Est-ce qu'il y aura un arrêt possible ?

Il y a également une question qui rejoint la dernière question évoquée par Monsieur POINTUD de Madame Chantal CIUPA sur un projet plus large, allant de Nantes à Clermont-Ferrand et Lyon.

M. SALIN

Concernant les options, je tiens à préciser ce que j'ai dit dans ma présentation. Il s'agit d'options ; ce sont des bandes d'une dizaine de kilomètres de large, nous ne pouvons donc pas parler de tracé.

Savoir s'il y a une option qui est préférée à une autre par le maître d'ouvrage, la réponse est simple, c'est « non », c'est-à-dire que le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, n'a pas de préférence pour l'une ou l'autre des options.

Concernant l'oubli de ZNIEF sur l'option Centre, dans les études, il y a un dossier dans lequel sont mentionnées toutes les ZNIEF qui ont été répertoriées. Il faudrait voir si l'une d'entre elles a été oubliée. Dans ce cas-là, nous procéderons aux rectifications nécessaires.

Concernant la desserte des gares, je n'ai pas très bien compris concernant la gare de Limoges.

M. POINTUD

C'était le rapport entre le centre de Limoges et la gare de Limoges.

M. SALIN

Actuellement, la gare de Limoges-Bénédictins est desservie en centre ville. Juste à proximité, il y a le CIEL, un centre intermodal où on peut prendre des transports en commun, donc c'est tout à fait adapté à l'arrivée du TGV. Le principe de cette ligne, c'est de se connecter au réseau classique pour desservir les gares centre de Poitiers et de Limoges-Bénédictins, justement pour bénéficier des synergies, des complémentarités avec les réseaux TER pour faire des correspondances, avec les centres intermodalité pour pouvoir avoir des correspondances avec le réseau de cars des Conseils Régionaux, ou les bus des agglomérations. Il n'est pas prévu de desservir de gares intermédiaires entre les gares de Limoges et de Poitiers.

M. de TREGLODE

Le ferroutage est une expression qui peut regrouper le transport combiné et ce que nous appelons maintenant l'autoroute ferroviaire. Le transport combiné, c'est le transport par chemin de fer de conteneurs ou de conteneurs routiers que nous appelons « caisses mobiles ». La situation en France depuis 3 – 4 ans est une situation difficile où les opérateurs ont réduit leur activité. Nous assistons actuellement à une reprise assez nette et je pense que nous allons connaître, dans les mois qui viennent, dans les années qui viennent, un regain, un redémarrage de cette activité importante, notamment importante pour le transfert rail – route.

La deuxième définition du terme « ferroutage », c'est l'autoroute ferroviaire : nous mettons les camions ou les remorques directement sur le train. Une première expérience est en cours depuis quelques années, c'est ce que nous appelons l'autoroute ferroviaire alpine pour le franchissement des Alpes, une opération expérimentale qui se passe bien sur le plan technique et a permis de mettre au point les éléments techniques de ce transport. Cette technique va être utilisée à une échelle beaucoup plus importante à partir du début de 2007 entre Perpignan et le Luxembourg. Il y aura donc une circulation sur laquelle nous travaillons, la SNCF travaille, il y a donc un groupement qui y travaille.

Troisième projet dont l'étude a commencé, qui est assez bien avancé, c'est la façade Ouest : un projet d'autoroute ferroviaire dont le terminal, au Sud, serait du côté de Hendaye ou de Irun et, au Nord, le choix n'est pas encore fait, il y a plusieurs sites possibles, soit dans la région Centre, au Sud de la région parisienne, et qui pourrait commencer peut-être en 2008. Ce projet que nous soutenons très vigoureusement à RFF permettrait d'utiliser la capacité rendue disponible sur la ligne classique grâce à la construction de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, jusqu'à Bordeaux et au Sud plus tard, pourrait libérer de la capacité, notamment des TGV qui y circulent, et donc permettrait d'utiliser un axe extrêmement important puisque, nous l'avons dit à plusieurs reprises, la circulation des poids lourds est très intense. Cette expérience pourrait prendre de l'ampleur et donc participer à ce transfert important rail – route.

M. SALIN

Il y avait aussi une question concernant le fait que l'option Centrale qui était la plus chère est celle qui avait le meilleur résultat économique. La réponse est la suivante : comme c'est celle qui permet les meilleurs temps de trajet, c'est celle qui générera le plus de trafic, c'est-à-dire que les gains apportés par les trafics compenseront largement le surcoût de cette option par rapport à l'option Sud ou à l'option Nord. C'est un meilleur temps de trajet, des trafics supplémentaires et le bénéfice que généreront ces trafics supplémentaires compensera largement le surcoût.

M. SALIN

Monsieur THILLET, vous avez un projet qui coûterait entre 2,2 et 2,4 milliards d'euros, soit 1 milliard de plus que le nôtre.

Mme LARIVAILLE

Je pense que nous aurons l'occasion de reparler du projet de Monsieur THILLET puisque nous faisons une audition publique consacrée à l'exposé des propositions autres que celles de RFF.

M. THILLET

Oui, mais Monsieur SALIN me donne l'occasion de lui répondre, je ne vais pas laisser passer l'occasion, Monsieur la Présidente.

Il dit que notre projet est meilleur que celui de Poitiers Limoges parce que l'axe central de Poitiers Limoges est plus rentable parce qu'ils transporteront plus de passagers.

Mme LARIVAILLE

Excusez-moi, mais il est plus cher, il faut voir.

M. SALIN

Oui, d'un milliard quand même.

M. THILLET

Oui, mais 4 millions d'habitants.

Mme LARIVAILLE

Il y a deux termes dans la balance.

M. THILLET

Vous n'êtes pas neutre, là.

Mme LARIVAILLE

Si, je suis neutre. Moi, j'attends de voir. Donc, nous en reparlerons. C'est pour cela que nous avons souhaité cette audition publique pour que nous puissions regarder, effectivement, plus en détail la proposition que vous faites. Non, nous sommes bien neutres, justement.

Mme CLISSON, Suppléante de M. LEPERCQ, (Député-Maire d'USSON du Poitou), Conseillère régionale de la Région Poitou-Charentes

Je ne suis pas là en tant que conseillère régionale, mais en tant que suppléante du député Arnaud LEPERCQ. Quand Monsieur SALIN dit que le tracé central est le tracé qui est le plus rentable, certes, peut-être, mais si ce tracé est le plus rentable, il va être au détriment de nos lignes TER. Moi, ce que je crains, c'est que les voyageurs qui vont faire le trajet direct Poitiers Limoges ne seront plus dans nos TER et qu'à terme – et nous, région Poitou-Charentes, nous avons donc la charge de ces TER – nous ayons une baisse de l'offre TER, et que ce soit donc au détriment de nos territoires ruraux. Je suis élu de Montmorillon et je rejoins un peu la question d'un de mes anciens collègues, Philippe CHARPENTIER tout à l'heure.

M. SANTROT

Je voudrais dire là-dessus qu'une nouvelle fois – et Monsieur SALIN l'a dit, personne ne l'a écouté – le travail que nous avons fait entre la région Poitou-Charentes et la région Limousin pour la réhabilitation de la ligne actuelle en TER a été basé sur une étude qui montre que sur actuellement 300.000 voyageurs prenant ce train, il n'y en a que 50.000 qui font le trajet de bout en bout. Pour les 250.000 autres, nous sommes sur ce que nous appelons du rabattement de bassin versant, c'est-à-dire des Lussacois et des Montmorillonnais qui viennent à Poitiers, quelques gens de Bellac qui vont à Limoges et des gens du Dorat qui se répartissent entre les deux. La logique que nous avons retenue, c'est effectivement d'améliorer la ligne TER dans des conditions telles que cette ligne TER puisse jouer un effet de rabattement sur le TGV, évitant ainsi à tous ceux qui sont sur les gares intermédiaires, entre Poitiers et Montmorillon Lussac, de venir avec leur voiture à Poitiers, donc de diminuer la quantité de CO2 envoyée dans la nature, arriver avec un TER d'un côté du quai à Poitiers et, de l'autre côté du quai, trouver le TGV qui les emmène directement à Poitiers, sans avoir eu besoin d'utiliser leur voiture, avec un retour le soir dans les mêmes conditions.

Je ne dis pas de bêtise, Monsieur SALIN.

M. SALIN

Excusez-moi, sur 350.000, il n'y en a que 50.000 qui font le trajet total.

M. SANTROT

Voilà. Je me répète, je redis que les travaux de la première phase démarrent à la fin du mois de septembre. Ils seront terminés fin 2008, et la deuxième phase est à peu près une des seules choses qui me donne satisfaction dans le mandat que l'Etat a donné à Monsieur le Préfet de région, pour le contrat de projet, puisque la deuxième phase fait partie des propositions de l'Etat pour le contrat de projet 2007 – 2013.

M. de TREGLODE

Je voudrais ajouter une chose qui me paraît important : le TGV ne provoque pas des déserts ferroviaires, c'est le contraire. L'arrivée de la grande vitesse dans toutes les régions de France s'est toujours traduit par une augmentation du transport ferroviaire. Les gens prennent plus le train, plus le TGV et les TER ; c'est ce que nous constatons partout. C'est donc une augmentation générale de la fréquentation ferroviaire au bénéfice des TGV bien entendu, mais au bénéfice de l'ensemble des TER, c'est ce que nous constatons effectivement dans les régions, par exemple, du Sud Est et c'est particulièrement spectaculaire avec l'arrivée de la LGV dans la région Lyonnaise.

Mme LARIVAILLE

Merci pour ces informations. Monsieur BAUDRILLER nous a transmis une demande d'intervention au début de la réunion.

M. BAUDRILLER

Je suis du Confolentais et Président de l'Association Axe Nantes-Méditerranée qui prévoit une autoroute justement entre Niort et Limoges. Je voudrais simplement qu'on présente le projet Sud parce que l'option Sud, c'est la plus courte. Elle est intéressante, comme vient de le dire le Maire de Poitiers, Monsieur SANTROT, il faut ouvrir Limoges à l'Atlantique. C'est l'option Sud qui ouvre Limoges directement sur l'Atlantique. Elle amorce cette fameuse liaison Ouest Est dont nous avons tant besoin, en particulier vers la Rochelle plus tard, ou vers l'Est Clermont-Ferrand.

Limoges-Poitiers, c'est encore vers Paris, mais je pense que, vu du Limousin, comme ça a été dit tout à l'heure, il y a également la liaison vers Bordeaux, vers Toulouse, vers l'Espagne. Je pense que la liaison Sud, au lieu de tirer une fois de plus vers Poitiers, vers Paris, peut tirer également vers Bordeaux, Toulouse, l'Espagne. Donc la liaison Sud amorce les liaisons directes de Limoges non seulement vers Paris, mais il n'y a pas que Paris en France, il y a aussi vers Angoulême, Bordeaux, Toulouse.

Enfin, il y a un point commun à discuter avec le projet défendu par l'association Axe Nantes-Méditerranée que je préside, un point commun qui est Confolens- Les Maisons Blanches qui pourrait être une réservation de terrain entre notre projet autoroutier qui a reçu l'accord du Comité Interministériel du 18 décembre 2003 par Jean-Pierre RAFFARIN ; il pourrait y avoir 50 kms de commun avec, éventuellement, les réservations de terrain entre Confolens et Maison Blanche. Ça peut être intéressant, comme Poitiers, comme Lille, par exemple. Madame la Présidente, je vous demande un rendez-vous pour en discuter un peu plus.

Mme LARIVAILLE

Bien sûr, nous sommes à votre disposition. Monsieur CANIAUX, vous avez le micro et, ensuite, ce sera Monsieur CHAMPEROUX.

M. CANIAUX

Je suis Président de l'ALTRO, Association Logistique Transport Ouest, et aussi représentant du Syndicat UNSA des Cheminots puisque les cheminots s'intéressent aussi au débat.

Nous avons bien entendu que ce barreau laisse percer des inquiétudes, des incertitudes et, lorsque nous entendons « 10 TGV aller – retour », c'est vrai que ça fait un peu maigre, ça a été dit, par rapport à l'investissement réalisé. C'est pour ça que nous, nous ne voulons pas mettre le butoir à Limoges, nous voulons aller au-delà, comme l'a laissé pressentir Jacques SANTROT tout à l'heure, et donc, le but est effectivement d'aller plus loin, de considérer ce premier maillon comme une des premières sections de cette transversale qui pourrait mettre Poitiers à 2 heures de Lyon et Limoges à 1 heure 15 de Lyon. C'est pour ça que nous disons qu'il faudra pouvoir élargir le débat. Je rejoins ce qu'a dit Monsieur BAUDRILLER que je ne connaissais pas, mais j'avais entendu parler que vous étiez l'homme des autoroutes et contre le ferroviaire, vous voyez comme on peut se tromper. Moi aussi, je partage l'option Sud, je ne voulais pas le dévoiler ce soir, mais, finalement, nous y allons, parce que, en fait, dans notre projet de transversale pour relier l'Atlantique aux Alpes, nous avons besoin de deux barreaux : un Poitiers-Limoges et un Angoulême-Limoges. Les choses étant ce qu'elles sont, ça coûte cher, nous nous sommes dits, nous allons être des enfants sages et des enfants pragmatiques, donc nous allons essayer de réduire puisque le projet nous l'offre : le passage par Ruffec permet effectivement de relier Bordeaux à Limoges en une heure, ce qui est quand même important, au lieu de 2 heures 20 par le meilleur temps aujourd'hui. Nous avons beaucoup avancé ce soir, puisqu'il y a un consensus presque qui se dégage sur le tracé Sud. Nous voulons donc que, aujourd'hui, le débat sur la transversalité puisse progresser grâce à ce débat.

Aujourd'hui, nous avons lancé une pré-étude fonctionnelle sur la transversale qui est en cours et dont les premiers résultats seront dévoilés au mois de novembre. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Je voulais aussi dire qu'il y a le Conseil Régional Poitou-Charentes qui adhère à l'association, la CAP (Communauté d'Agglomération de Poitiers), Limoges Métropole qui participent à l'étude, à la contribution financière. Par contre, nous attendons toujours le Conseil Général de la Vienne qui se fait un peu tirer l'oreille, qui, pour l'instant, ne répond pas présent à ce qui n'est, pour l'instant, qu'une réflexion.

Mme LARIVAILLE

Merci Monsieur CANIAUX. Nous nous donnons rendez-vous à l'audition publique. Monsieur CHAMPEROUX, vous avez la parole.

M. CHAMPEROUX

Bonsoir. Mes fonctions principales sont d'être contribuable, citoyen et électeur, c'est important pour tout le monde.

Je reviens un petit peu en arrière sur une question que j'avais aussi posée par écrit : c'était la question du ferroutage. Aujourd'hui, nous sommes en train d'élargir la nationale qui relie Poitiers à Limoges parce que, auparavant et même encore aujourd'hui, le trafic routier était très important, très gênant et aussi source d'accidents très graves et très nombreux. Cet élargissement de la voie va contribuer, j'imagine, à diminuer ce genre de chose, mais c'est aussi la voie ouverte, on vous donne plus de place, donc c'est aussi plus de place pour les routiers. Je n'ai rien contre les routiers, mais ça veut dire une augmentation du trafic routier forcément ; on lui donne cette possibilité.

Nous parlons aussi en parallèle de la rénovation de la ligne Poitiers-Limoges pour laquelle, effectivement, quand j'allais au service militaire en Ariège, je mettais en pleine nuit 2 heures pour aller de Poitiers à Limoges. S'il y a des améliorations, tant mieux, mais est-ce que nous ne pourrions pas en profiter - pour essayer de rentabiliser cette ligne puisqu'il y a des problèmes de rentabilisation avec les trafics inter communes, de voies et de TER- pour développer effectivement sur cette ligne le ferroutage ? Vous en avez parlé tout à l'heure au niveau national, ça commence à se développer, mais c'est assez lent parce qu'il faut trouver des solutions, des idées. Je pense que nous pouvons trouver des idées pour optimiser les trafics. Est-ce que, à la base, sur Poitiers Limoges, nous allons développer ce ferroutage parce que, à mon avis, c'est l'occasion ou jamais de le faire, à moins que nous développons un TGV aussi de marchandise ; je ne sais pas si ça existe, je ne sais pas si ça a été envisagé. Il faut accepter toutes les idées. Il y a bien eu un TGV postal, je ne sais pas s'il fonctionne encore. Est-ce que nous avons prévu cela ? Est-ce que c'est trop tard parce que j'ai l'impression que les phases, comme vous le disiez tout à l'heure, sont engagées ? C'est le moment de le faire, à moins que l'étude ait été faite. Par ailleurs, au niveau environnement, ça serait un plus.

Mme LARIVAILLE

Merci. Nous allons poser la question à ces messieurs.

M. de TREGLODE

Bien sûr, toute infrastructure permet de faire circuler des trains de fret. Le problème, c'est de trouver les trafics qui permettent une rentabilité suffisante pour l'opérateur pour effectuer des transports de fret. Ma réponse est générale, elle porte sur tous les types de transport de fret. Votre question porte particulièrement – si j'ai bien compris – sur l'autoroute ferroviaire ; je préfère utiliser cette expression que « ferroutage » qui englobe tout, à la fois l'autoroute ferroviaire et le transport combiné, c'est-à-dire le transport des camions, des remorques ou des semi-remorques. Comme je l'ai dit tout à l'heure, c'est une affaire difficile, c'est une affaire qui est encore expérimentale en France. De l'autoroute ferroviaire, il y en a en Suisse ; le Tunnel sous la Manche, c'est une autoroute ferroviaire. Les suisses ont donc pris une décision très importante, politiquement très importante, de développer massivement ce mode de transport, notamment pour les trafics entre le Nord et le Sud.

En France, c'est encore expérimental. Il y a une expérimentation à travers les Alpes qui a donné de bons résultats sur le plan technique ; plus qu'une expérimentation, un Poitiers, le 6 septembre 2006

début de fonctionnement normal va commencer au début de l'année prochaine sur une distance très longue. Nous pensons, une année plus tard, à faire la même chose sur la façade Atlantique, mais, pour l'instant, nous travaillons sur les axes les plus lourds en terme de trafic et les plus longs : la longueur est un élément très important de la rentabilité du service et c'est pour ça que les deux projets dont je vous ai parlé, c'est 1.100 kms, Perpignan-Luxembourg, ou des distances très longues entre Hendaye et la région parisienne. N'allons pas trop vite. Je suis peut-être un peu trop prudent dans ma réponse, mais c'est une affaire difficile, difficile sur le plan technique, difficile sur le plan financier. Pour l'instant, nous sommes optimistes, mais il y a encore beaucoup de travail à faire, non pas seulement par le gestionnaire d'infrastructures, c'est-à-dire par RFF, mais surtout par les opérateurs et les tractionnaires, comme la SNCF.

M. SANTROT

Toutes les études montrent que, pour les réseaux de ferroutage, rien ne marche en dessous de 400 kms, y compris en terme économique parce qu'il faut bien voir qu'en dessous de 400 kms, les temps de montée sur le train, la redescente, etc. sont un handicap économique terrible par rapport au trajet direct.

Monsieur de TREGLODE a dit le travail qu'il fait entre Irun et la banlieue parisienne, sauf que la région Poitou-Charentes en paie 30 % et que nous sommes un peu aussi à l'initiative de cette opération. Il faut aussi, de temps en temps, dire ce que nous savons faire. Les études montrent très clairement, effectivement, que nous avons sur ce trajet Poitiers-Limoges et surtout Poitiers-Bellac un trafic important, mais qui est surtout un trafic de transit et qui n'est pas du tout un trafic à destination directe Poitiers-Limoges. Il faut intégrer là-dedans le temps de repos du conducteur, si c'est une autoroute ; il faut faire de telle sorte que, une fois qu'il est monté sur le train, il puisse se reposer et qu'il reparte en arrivant sans que son patron soit obligé de payer un deuxième chauffeur. Ce sont des études très complexes et tout ce que nous avons étudié en dessous de 400 kms ne tient pas la route.

Mme LARIVAILLE

Merci. J'ai encore une question de Monsieur GRANDSAGNE.

M. GRANDSAGNE

Je suis du Montmorillonnais, aussi citoyen, payeur, etc. et j'en suis fier.
Je suis abasourdi par le fait qu'en France, nous soyons toujours dans des bagarres de gaulois. Je suis abasourdi que, dès qu'un projet naît, il se trouve toujours des gens tout à fait de bonne foi pour l'abattre. Pourquoi ne sommes-nous pas tous ici contents qu'on puisse avoir enfin un TGV qui relie Paris à Limoges en 2 heures ? Pourquoi être contre ? Cela n'empêchera pas d'autres projets d'exister. C'est idiot ce que je dis ou pas ?

Mme LARIVAILLE

Merci.

M. SANTROT

Madame la Présidente, je peux dire un mot sur les coûts ?

Mme LARIVAILLE

Bien sûr.

M. SANTROT

C'est mon adjoint qui a fait ce calcul. C'est vrai que, pour la région Poitou-Charentes, nous n'avons pas encore répondu à Monsieur GRESSIER parce que ça met longtemps dans les tuyaux, mais ça va venir.

Mon collègue qui est devant moi a fait le calcul suivant, que si la participation de la région Poitou-Charentes dans son ensemble, région Poitou-Charentes, Conseils Généraux, Communauté d'Agglomération, à la LGV, selon le partage entre la communauté européenne, l'Etat et les régions concernées, effectivement, la part du Poitou-Charentes serait de l'ordre de 220 millions d'euros, 220 millions d'euros qu'il faut trouver d'ici aujourd'hui à 2016. Mon adjoint a fait l'autre jour le calcul que ça représentait un paquet de cigarettes par an pendant 10 ans et par famille. Si nous ne pouvons pas trouver un paquet de cigarettes par an, pendant 10 ans, par famille de Poitou-Charentes, comme vient de le dire Monsieur, nous sommes bien les derniers des derniers.

Mme LARIVAILLE

Bien. Est-ce qu'il y a encore des questions ?

M. PATRIER

Bonjour. Je suis Président de l'Association ACIDE qui s'occupe un peu de la taille de la RN147 sur quelques communes à l'Est de Poitiers. Je trouve que le débat public, c'est bien. Pourquoi ne pas y associer au niveau de l'impact et des infrastructures tout ce qui va se passer entre la LGV Poitiers-Limoges et la RN147 entre Poitiers et Limoges, aussi bien les enjeux économiques, les infrastructures, l'impact environnemental, etc. ?

Mme LARIVAILLE

Très bien. C'est une bonne question, mais la réponse est peut-être aujourd'hui un peu difficile, je ne sais pas. Monsieur RUYSSCHAERT, Directeur Régional de l'Équipement, avez-vous un complément ?

M. RUYSSCHAERT, Directeur Régional de l'Équipement, Région Poitou-Charentes

Bonsoir. Une réponse globale là-dessus, je ne peux pas répondre sur une question de ce type, c'est bien évident. Sur les études qui sont menées, nous utilisons effectivement toutes les données économiques, y compris sur le routier, mais je crois que les deux types de desserte sont complémentaires et non pas concurrentes. Pardonnez-moi, mais le trafic supporté par la RN147 aux abords de Poitiers ne peut pas être réglé par le problème de la LGV, nous sommes vraiment dans une complémentarité d'infrastructures. Nous sommes vraiment sur deux champs totalement différents. La nature des trafics supportés par une infrastructure du type déviation de la RN147 aux alentours de Poitiers est complètement déconnectée du trafic supporté par la LGV.

M. PATRIER

C'est faire une étude conjointe pour associer l'impact de la LGV et l'impact de la deux fois deux voies.

M. RUYSSCHAERT

Nous ne sommes pas du tout au même stade de réalisation.

M. PATRIER

Je pense que ça serait bien d'associer les deux quand même.

M. RUYSSCHAERT

Nous avons vu tout à l'heure qu'il y avait 3 tracés complètement différents. Ce n'est même pas 3 tracés puisque nous sommes dans des familles avec une distance de 15 kms d'écart et il me paraît difficile d'associer les deux.

M. SANTROT

Quand vous regardez les 3 tracés, vous constatez que les 3 tracés reprennent aussi bien à Limoges qu'à Poitiers les voies de sortie existantes de Poitiers et de Limoges et qu'effectivement, à Poitiers, la voie sortante, ça sera la voie par le Tunnel dit de

l'accident, le Tunnel Saint Benoît. Ce n'est donc pas du tout de ce côté-là que ça se passe, mais complètement de l'autre côté, vers Saint Benoît.

M. PATRIER

Ça veut dire que l'impact de la LGV, nous ne regarderons pas s'il y a un impact avec la 147 ?

Un intervenant

Non. Si vous voulez, au jour d'aujourd'hui, il n'y a pas une option qui a les faveurs plus que l'autre. Si le projet a une suite, en fonction des options qui seront étudiées, il sera tenu compte d'un certain nombre d'infrastructures, dont la 147, mais d'autres aussi pourront être intégrées. Là, nous sommes trop en amont. Il faut d'abord qu'il y ait une suite à donner au projet, qu'il y ait des options sur lesquelles nous travaillons pour intégrer après ce qu'il y a à côté en terme d'infrastructures.

Un intervenant

Pour prendre une décision sur les 3 options, la 147 est un élément essentiel pour la prise de décision des trois solutions possibles parce que une réelle ligne LGV entre Limoges et Poitiers ne pourra être intelligente, entre guillemets, que si elle est accompagnée également d'un véritable axe routier. Or, aujourd'hui, la 147 est hors d'âge. C'est un tombeau ouvert. Cela dit, si la 147 traverse la Vienne à Lussac les Châteaux, là, c'est un détail, mais ça n'est plus un détail si on dit « oui, avec la LGV, nous allons faire un seul ouvrage d'art et, sur ce seul ouvrage d'art qui coûtera donc à peu près deux fois moins cher, nous faisons passer à la fois une 4 voies routière et à la fois une LGV ». Donc, aujourd'hui, ce n'est pas trop tôt pour y penser, cela pèse dans la balance. Pour répondre à Monsieur, vous ne déplacerez jamais, Monsieur, Paris avec ses parcs de séminaires, de réunions ; les PDG, les responsables industriels du monde entier viennent à Paris, ils ne viennent pas à Confolens.

M. BAUDRILLER

Cher Monsieur, je n'ai jamais dit ça. Je dis que nous discutons de 3 options ; il y en a une qui fait Limoges vers Ruffec et je dis que celle-ci est intelligente parce qu'elle ouvre ce fameux axe Est-Ouest. Par contre, nous nous battons, oui, pas pour Poitiers-Limoges, je m'excuse, mais le flux international aujourd'hui, c'est l'Europe et l'Europe, c'est quoi ? C'est l'Espagne et le Portugal qui remontent par la N10, qui passent par Confolens et Bellac. Monsieur le Maire connaît très bien mon projet et la direction de l'équipement aussi. Notre projet, c'est relier l'A83 Nantes-Niort – Niort-Limoges, et c'est l'ouverture par autoroute de Limoges vers l'Atlantique et non vers Clermont-Ferrand. Merci de me donner la parole pour défendre notre projet.

Un intervenant

Je voulais répondre à ce Monsieur et peut-être aussi éventuellement à Monsieur SANTROT. Vous avez dit ce soir que ce débat devait être courtois. Je voulais dire tout simplement que, moi, j'habite à Confolens et que le Confolentais, il existe aussi ; quand il a des opportunités, il n'y a aucune raison qu'il ne puisse pas les saisir.

Mme LARIVAILLE

Très bien. Monsieur le Maire de Saint-Benoît souhaitait prendre la parole, mais il est parti. Si vous le connaissez, vous lui direz que nous lui répondrons par écrit.

Un intervenant

Il me semble que la question première que nous devons nous poser, c'est l'opportunité du projet de création d'une ligne. Là, nous sommes en train de nous focaliser sur son passage au Sud, au Nord, au Centre. Il me semble que la première question est de savoir si c'est un projet utile ou pas utile et s'il est mieux de passer ailleurs qu'entre Poitiers et Limoges. Après, nous nous posons la question « comment, où et avec quel argent ? » parce que, là, pour l'instant, l'argent, nous ne l'avons pas encore. Pour financer la LGV Sud Europe Atlantique, nous n'avons pas trouvé encore le financement total, et nous sommes en train de parler d'une ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges, nous n'avons pas l'argent.

Je pense que la première question qu'il faut se poser est « Est-il opportun de créer une ligne nouvelle entre Poitiers et Limoges ? ». Je crois que c'est la question essentielle et, après, par où ?

Mme LARIVAILLE

Je pense que le débat a quand même porté en partie sur l'opportunité aujourd'hui. Si vous voulez, l'objet de cette réunion, c'était de présenter l'ensemble du projet du maître d'ouvrage. Dans son dossier, le maître d'ouvrage commence par justifier le projet en examinant plusieurs possibilités, etc. Dans le dossier, il a fait son choix au niveau de la solution. Après le débat, il va pouvoir repenser son dossier et se poser des questions, mais, aujourd'hui, il présente au débat le projet de ligne LGV Poitiers Limoges et, dans son dossier, il explique comment, si ce projet se faisait, il serait réalisé. Nous avons donc discuté et de l'opportunité et des options de passage ; nous avons discuté aujourd'hui de l'ensemble du dossier. Après le débat, il va se poser la question « qu'est-ce que je fais ? Est-ce que je continue ce projet ou est-ce que je m'arrête ? ». Au cours du débat, il va quand même recueillir un certain nombre de points de vue qui ne sont pas forcément les mêmes que ceux qu'il avait au départ. Et puis, s'il le fait, à partir des discussions qui auront eu lieu dans le débat, il verra, effectivement, l'option de passage qui semble la plus acceptable, la plus intéressante, mais nous avons bien discuté de l'ensemble du projet.

Le problème se pose exactement dans les termes où vous le posez. Vous voyez qu'il y a plusieurs solutions qui ont été proposées. Monsieur THILLET dit « moi, j'ai une autre
Poitiers, le 6 septembre 2006

solution à proposer ». Monsieur PAMBOUTZOGLOU dit « j'ai une autre solution à proposer ». RFF va étudier tout cela et va approfondir son dossier : un, c'est l'opportunité, deux, c'est comment réaliser le projet et, le débat, c'est ça.

Un intervenant

Il faudra bien répondre à l'opportunité.

Mme LARIVAILLE

Absolument. Il n'y a pas d'autres questions, c'est extraordinaire, nous n'avons pas dépassé 3 heures. Monsieur de TREGLODE, vous voulez compléter ?

M. de TREGLODE

Je voulais répondre à une question qui a été posée parce que c'est vrai que nous n'avons pas beaucoup parlé du financement. A l'occasion de quelques interventions, on a pu dire « c'est bien beau de parler de grand projet, mais nous ne savons pas les financer ». Je voulais rappeler qu'il y a des instruments qui existent et que des négociations extrêmement importantes ont eu lieu au cours des 5 – 6 dernières années et ont abouti.

Premier exemple, la LGV Est Européenne d'une valeur, aujourd'hui, d'environ 4 milliards d'euros, qui a fait l'objet d'une convention de financement en 2001.

Nous venons de terminer la négociation de la LGV Rhin Rhône il y a quelques mois. C'est un investissement extrêmement important et les travaux commencent.

Nous allons terminer, dans quelques jours, la négociation du prolongement des TGV vers Genève et la négociation est en cours concernant la LGV Sud Europe Atlantique. Monsieur SANTROT nous a même fait quelques confidences qui montrent que les choses avancent.

J'ajouterai, d'autre part, qu'il existe des instruments nouveaux qui permettent de faciliter la résolution des problèmes de financement :

- d'abord l'Etat qui a créé une agence spécialisée de financement dotée de moyens importants qui s'appelle l'agence de financement des infrastructures de transport,
- deuxièmement, la possibilité ouverte par la loi de janvier 2006 de recourir aux partenariats privés-publics. D'ailleurs, c'est sous cette forme que l'on étudie le financement de la LGV Sud Europe Atlantique.

Voilà, je n'en dirai pas plus. Je peux vous dire que des solutions ont été trouvées à chaque fois.

Mme LARIVAILLE

Sur ce thème du financement, je vous rappelle qu'il y a un atelier pédagogique qui est prévu dans le cadre de ces débats à Limoges le 27 novembre. Je pense que nous pouvons arrêter là nos échanges. Je me réjouis, pour ma part, de la qualité de ces échanges, de leur vivacité, ce qui fait le charme du débat public, mais aussi de leur cordialité, ce qui est conforme au débat public.

Je rappelle que toutes les questions écrites recevront des réponses que vous pourrez consulter le site internet, pour avoir également le compte-rendu de cette réunion.

Je vous rappelle aussi que nous sommes tout au long du débat à votre disposition, aux jours et heures ouvrables, et ceci, jusqu'au 18 décembre minuit. N'hésitez pas à nous consulter.

Bonsoir.