

ANNEXES

ANNEXE 1 - La décision de la CNDP sur l'organisation du débat	3
ANNEXE 2 - Les entretiens de la Commission	6
ANNEXE 3 - Les contributions	9
ANNEXE 4 - Les articles de presse	32
ANNEXE 5 - Les demandes d'études reçues par la CPDP.....	42
ANNEXE 6 - Etude complémentaire sur le projet de LGV proposé par l'Association TGV Berry-Limousin- Pyrénées	48

ANNEXE 1 - LA DECISION DE LA CNDP SUR L'ORGANISATION DU DEBAT

DÉCISION N° 2005 / 63 / LGV PL / 1 – Décision sur l'organisation d'un débat - 07/12/2005

COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

SEANCE DU 7 DECEMBRE 2005

DECISION N°2005/63/LGVPL/1

PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

La Commission nationale du débat Public,

- Vu le code de l'environnement et ses articles L.121-1 et suivants,
 - Vu le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,
 - Vu la lettre de saisine du Président de Réseau ferré de France datée du 14 Octobre 2005 reçue le 18 Octobre 2005 et le dossier joint concernant la création d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges.
-
- Après en avoir délibéré,
 - A l'unanimité de ses membres présents ou représentés,
-
- Considérant l'importance des enjeux du projet en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire, tels qu'ils sont décrits dans le dossier de saisine, pour les régions Poitou-Charentes et Limousin mais aussi pour plusieurs départements des régions voisines, considérant que le projet présente ainsi un caractère d'intérêt national,
 - Considérant que la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés,
 - Mais considérant que le dossier ne comporte aucun élément permettant au public de connaître l'échéance possible du projet compte tenu notamment des contraintes financières,
 - Considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les 6 mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code,
 - Considérant enfin que l'article L.121-12 du code de l'environnement prévoit un délai de 5 ans, après la date de publication du débat public, pour l'ouverture de l'enquête publique,

DECIDE :

Article 1 :

Le projet de création d'une ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2 :

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l'article 8.III du décret du 22 octobre 2002) pour être soumis au débat que s'il comporte :

- les résultats des études en cours citées dans le dossier de saisine (page57)
- des indications précises sur le financement de l'ouvrage et le calendrier de sa réalisation.

Le Président

Yves MANSILLON

ANNEXE 2 - LES ENTRETIENS DE LA COMMISSION

(Par ordre chronologique)

Date	Structure	Contact	Suivi par
11-janv.	Préfecture du Limousin et de la Haute-Vienne	M. Dominique Bur, Préfet de la Région Limousin, Préfet de la Haute-Vienne M. Alain Bourion, Directeur Régional de l'Équipement, Région Limousin	Mme Larivaille
16-janv.	Préfecture du Poitou-Charentes et de la Vienne	M. Bernard Prévost, Préfet de la Région Poitou-Charentes, Préfet de la Vienne M. Jean-Claude Ruyschaert, Directeur Régional de l'Équipement, Région Poitou-Charentes	Mme Larivaille
30-janv.	Conseil Régional du Limousin	M. Jean-Paul Denanot, Président M. Jacques Gangler, Infrastructures et transports	Mme Larivaille
01- fév.	Mairie de Poitiers	M. Jacques Santrot, Maire	Mme Larivaille
07- fév.	Mairie de Limoges	M. Alain Rodet, Député-Maire	Mme Larivaille
08-fév.	Réseau ferré de France	M. Michel Boyon, Président de RFF	Mme Larivaille
07-mars	Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées	M. Jean-Yves Hugon, Député de l'Indre M. Didier Thillet, Président de l'association Mme Anne Trespeuch, Vice-présidente	Mme Larivaille
28-mars	CCI de la Haute-Vienne	M. Jean-Pierre Limousin, Président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne M. Bruno Vétillart, Secrétaire général M. Patrick Villesot, Vice-président	Mme Larivaille
28-mars	CESR du Limousin	M. Michel Delagrandanne, Président	Mme Larivaille
03-avril	SNCF Limousin	M. Pierre Meyer, Directeur Régional Mme Guylaine Fruchon, Direction du développement	Mme Larivaille
10-avril	CESR Poitou-Charentes	M. Jean-Claude Delaune, Vice-président en charge des infrastructures M. Etienne Lamarche, Chargé de mission	Mme Larivaille
10-avril	CCI de la Vienne	M. Alain Debuschère, Président	Mme Larivaille
19-avril	Chambre des Métiers du Limousin	M. Jean-Claude Pierre, Président	Mme Fourier
27- avril	CCI de l'Indre	Mme Paulette Picard, Présidente	Mme Larivaille
27-avril	Préfecture de l'Indre	M. François Philizot, Préfet de l'Indre M. Robert Maud, Directeur départemental de la DDE de l'Indre	Mme Larivaille
02-mai	SNCF Nationale	M. Michel Lebœuf, SNCF Directeur du développement	Mme Larivaille

03-mai	Préfecture de la Corrèze	M. Philippe Galli, Préfet de la Corrèze M. Gérard Vendé, Directeur Départemental de l'Équipement de la Corrèze	Mme Larivaille
04-mai	Conseil général de la Creuse	M. Jean-Jacques Lozach, Président	Mme Larivaille
10-mai	Conseil Général de la Corrèze	M. Jean-Pierre Dupont, Président	Mme Larivaille
10-mai	Université de Poitiers	M. Stéphane Mottet, Vice-président	M Périgord
15-mai	Université de Limoges	M. Jacques Fontanille, Président	M Périgord
22-mai	DRAF Limousin	M. Yann Dorsemaine, Directeur Régional M. Patrick Weber, Directeur Départemental délégué M. Julliard-Condât, Chef de service	M Pointud /M. Périgord
23-mai	DRAF Poitou - Charentes	M. Vincent Faucher, Directeur Régional délégué	M Pointud /M. Périgord
23-mai	Chambre d'Agriculture Haute-Vienne	M. Sylvain Strasfogel, Directeur	M Pointud /M. Périgord
23-mai	DIREN Limousin	M. Bernard Poupelloz, Directeur Régional délégué M. Delavault	M Pointud /M. Périgord
30-mai	DIREN Poitou-Charentes	M. Hubert Ferry-Wilczek, Directeur Régional M. Alain Femenias, Directeur Régional adjoint M. Verdon, Responsable infrastructures M. Saunt, Responsable des sites et paysages	M Pointud /M. Périgord
30-mai	CA de la Vienne	M. Jean-Luc Mathieu, Président	M. Pointud /M. Périgord
31-mai	CRCI Centre	M. Pierre Ferrand, Président	Mme Larivaille
06-juin	Préfecture de la Creuse	M. Philippe Chervet, Préfet	Mme Larivaille
08-juin	Conseil Régional Centre	M. Michel Sapin, Président	Mme Larivaille
09-juin	CESR Centre	M. Xavier Beulin, Président M. Armand Villa, Vice-président	Mme Larivaille
16-juin	CCI de Brive la Gaillarde	M. Jean- Louis Nesti, Président	Mme Larivaille
20-juin	Préfecture de Poitou-Charentes et de la Vienne	M. Bernard Niquet, Préfet de la Région Poitou-Charentes, Préfet de la Vienne	Mme Larivaille
26-juin	Réunion d'acteurs	41 personnes	CPDP
16-août	DRE Limousin	M. Alain Bourion, Directeur Régional	Mme Larivaille
22-août	CCI de Guéret	M. Jean-Yves Martin, Président	Mme Larivaille
23- août	DRE Poitou -	M. Jean-Claude Ruyschaert, Directeur	Mme Larivaille

	Charentes	Régional	
25-août	Préfecture du Limousin	M. Dominique Bur, Préfet de la Région Limousin, Préfet de la Haute-Vienne	Mme Larivaille
04 -sept	Conseil Général de la Haute-Vienne	Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, Présidente	Mme Larivaille
11-sept	Mairie de Guéret	M. Michel Vergnier, Député-Maire	Mme Larivaille
13-sept	Préfecture de la Charente	M. Michel Bilaud, Préfet	Mme Larivaille
15-sept	CODEGASS	M. Bernard Giraud, Président	Mme Larivaille
20-sept	Mairie de La Souterraine	M. Yves Furet, Maire	Mme Larivaille
04-oct.	Vienne Nature et les Amis de la Terre Poitou	M. Philippe Colas, Président M. Jean-Louis Jollivet, Mme Françoise Chanial, des Amis de la Terre Poitou	Mme Larivaille
05- oct.	Association Axe Nantes-Méditerranée	M. Pierre Baudriller, Président	Mme Larivaille
19-oct.	DIREN Limousin	M. Denis Clément, Directeur Régional	Mme Larivaille
03-nov.	Mairie de Châteauroux	M. Jean-François Mayet, Maire	Mme Larivaille
06-nov.	Préfecture de Dordogne	M. Raphael Bartolt, Préfet	Mme Larivaille
16-nov.	Mairie de Bellac	M. Jean-Claude Nénert, 1 ^{er} Adjoint au Maire de Bellac	M. Andrault
16-nov.	Mairie de Confolens	M. Hervé Devillemandy, Maire	M. Andrault
16-nov.	Sous –Préfecture de Confolens	Mme Christine Mège, Sous-préfète	M. Andrault
16-nov.	Mairie de Montmorillon	M. Guillaume De Russé, Maire M. Frédéric Castilloux, Chef de cabinet	M. Andrault
16-nov.	Sous-préfecture de Montmorillon	M. Laurent Olivier, Sous-préfet	M. Andrault
15-nov.	Mairie de Cahors	M. Marc Lecuru, Maire M. Gilbert, Adjoint au Maire	Mme Larivaille
23-nov.	Préfecture du Lot	M. Georges Geoffret, Préfet	Mme Larivaille
30-nov.	Conseil Régional Limousin	M. André Pamboutzoglou, Vice-président	Mme Larivaille
07-déc.	CCI de Limoges et de la Haute-Vienne	M. Jean-Pierre Limousin, Président	Mme Larivaille

ANNEXE 3 - LES CONTRIBUTIONS

3.1. LISTE DES CONTRIBUTIONS	10
Particuliers.....	10
Elus, collectivités, services de l'Etat et autres structures publiques	11
Syndicats et partis politiques.....	12
Entreprises et organismes socioprofessionnels	12
Associations	13
Délibérations	13
Motions.....	18
Vœux	21
3.2. QUELQUES EXTRAITS DE CONTRIBUTIONS DE PARTICULIERS	22
Débat public	22
Généralités.....	23
Ensemble du projet.....	23
Opportunité.....	24
Solutions alternatives	27
Options de passage	28
Enjeux environnementaux – Atteinte à l'environnement et à la qualité de vie.....	29
Transport de marchandises.....	30
Mise en cohérence des projets.....	30
Coût et financement du projet	31

3.1. LISTE DES CONTRIBUTIONS

Particuliers

<i>Nom</i>	<i>Nombre</i>	<i>Ville - Département</i>
Cédric Alleau	1	Montmorillon – Vienne
Armel Arcondéguy	1	Couzeix – Haute-Vienne
Roger Armengaud	1	Poitiers-Vienne
Yves Augereau	1	Vierzon-Cher
Gaston Baronnet	1	La Châtre - Indre
Pierre Béguin	1	Châteauroux - Indre
André Bérenger	1	Aix les Bains - Savoie
Michel Berger	1	Montalembert – Deux-Sèvres
Dominique Bergot	1	La Souterraine - Creuse
Christiane Biarrote	1	Le Kremlin Bicêtre – Hauts de Seine
Claudine Bogureau	1	Châteauroux - Indre
Michel Bourbonnaud	1	Saint Georges Nigremont- Creuse
Pierre Bourneix	1	Meymac – Corrèze
Yannick Boutaud	1	Angoulême - Charente
Gilles Cadart	1	Sans origine géographique
Christian Challet	1	Le Poinçonnet - Indre
René Clavaud	1	Sans origine géographique
Bernard Combeau	1	Rochechouart - Haute-Vienne
Benoît Cotteceau	1	Sans origine géographique
Jacques Coudamy	1	Limoges – Haute-Vienne
Anthony Davis	1	Saint Plantaire – Indre
Henri De La Tour	1	Verneuil Moustiers- Haute-Vienne
Pascal Delpech	1	Caillac – Lot
Daniel Depresle	1	La Souterraine – Creuse
Jacques Dufourd	1	Les Grands Chezeaux – Haute - Vienne
Michel Duris	1	Cluis – Indre
Stéphane Etaix	2	Paris – 17 ^{ème} arrondissement
Pierre Faure	1	Panazol – Haute – Vienne
Jean-Maurice Fayemendi	1	Sans origine géographique
Monsieur Février	1	Saint Victurnien – Haute-Vienne
Michel Germond	1	La Grande Motte – Hérault
Colette Giordano	1	Pierre Buffière – Haute-Vienne
Ernest Gransagne	1	Adriers – Vienne
Daniel Guillemot	1	Razès – Haute – Vienne
Jacques Hertens	1	Lingé – Indre
Claude Husson	1	Limoges – Haute-Vienne
Olivier Jacquinet	1	Saint Sulpice Le Guéretois - Creuse
Didier Jollivet	1	Guéret – Creuse
Pierre Kolher	1	Limoges – Haute-Vienne
Aurélien Labergère	1	Sans origine géographique
François Lafontaine	1	Journac – Haute-Vienne
Jean-Bernard Lemaître	1	Journet – Vienne
Jean Loehr	1	Bellac- Haute-Vienne

Bernard Mangane	1	Chauvigny - Vienne
Serge Marche	1	Messe – Deux – Sèvres
Paul Mattei	1	Paris 13 ^{ème} arrondissement
Serge Maurie	1	Brive la Gaillarde - Corrèze
Jean-Paul Menard	1	Cagnes Sur Mer – Alpes Maritimes
Sylvie Moreau	1	Marsac – Creuse
Monsieur Moreau	1	Brive la Gaillarde – Corrèze
Colette Morilleau	1	Brive la Gaillarde – Corrèze
Nicolas Mortegoutte	1	Tulle – Corrèze
Jean Mounet	1	Brive la Gaillarde – Corrèze
Bernard et Pascale Nadaud	1	Guéret – Creuse
Philippe Nauleau	1	Saint Priest Sous Aixe – Haute - Vienne
Antoine Oldrati	1	Le Poinçonnet - Indre
Gilbert Pérot	1	Tersannes – Haute-Vienne
Serge Phalippou	1	Sainte-Feyre - Creuse
Raymond Pierre	1	Panazol – Haute-Vienne
Robert Rabier	1	Luant – Indre
Gérard Rameix	1	La Celle Dunoise – Creuse
Jean Regard	1	Bussière Galant – Haute-Vienne
Monsieur et Madame Ribereau	1	Châteauroux – Indre
Madame Richefort	1	Rilhac – Rancon – Haute-Vienne
Michel Rigaud	1	Couzeix – Haute-Vienne
François Robin	1	Poitiers- Vienne
Etienne Roger	1	Sainte –Féréole – Corrèze
Dominique Romann	1	Saint Herblain – Loire Atlantique
Patrick Roquet	1	Ansac sur Vienne – Charente
Raymond Rouillard	1	Saint Sornin Lavolps - Corrèze
Christian Sautour	1	Feytiat – Haute-Vienne
Gilberte Schwitzguebel	1	Poitiers – Vienne
Laurent Simon	1	Montrem – Dordogne
Michel Texier	1	Antony – Hauts de Seine
André Thépin	1	Limoges – Haute-Vienne
Alain Thibault	1	Châteauroux – Indre
Didier Thillet	1	Châteauroux – Indre
Philippe Tillet	2	Jugeals-Nazareth - Corrèze
Camille Tissier	1	Saint Sornin Lavolps – Corrèze
Georges Turpin	1	Neuvy sur Barangeon - Cher
J. Vallantin	1	Cellefrouin - Charente
Monsieur et Madame Van der Veen	1	Saint Agnant de Versillat - Creuse
Total	84	

Elus, collectivités, services de l'Etat et autres structures publiques

<i>Nom</i>	<i>Nombre</i>
Communauté d'agglomération de Brive CAB et ville de Brive	2
Conseil Général de la Corrèze	1
Conseil Général des Deux-Sèvres	1

Conseil Général de la Haute- Vienne	1
Conseil Municipal de Déols	1
Direction Régionale de l'Environnement Limousin et Poitou-Charentes (DIREN)	1
DRE Limousin	1
François Gerbaud, Sénateur de l'Indre	1
Jean-Yves Hugon, Député de l'Indre	1
André Laignel, Maire d'Issoudun	1
André Pamboutzoglou, Vice-Président du Conseil Régional, Région Limousin	3
Marie-Françoise Pérol-Dumont, Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne et Députée de la Haute-Vienne	1
Région Rhône-Alpes	1
Université de Poitiers	1
Ville et Communauté d'Agglomération de Limoges	1
Ville et Communauté d'agglomération de Poitiers	1
Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération de Limoges (SIEPAL)	1
Agence d'urbanisme et de développement de Clermont Métropole	1
Total	21

Syndicats et partis politiques

<i>Nom</i>	<i>Nombre</i>
CFDT des Transports	1
CFE-CGC	1
CGT Centre – Poitou-Charentes – Limousin – Midi-Pyrénées et Île de France	1
CGT et UFCM-CGT de La Souterraine et Guéret	1
Elus UMP de la Haute-Vienne	1
Elus Verts de la Ville de Poitiers et du Poitou-Charentes	1
Force Ouvrière	1
Mouvement d' Action Environnement Limousin (MAEL)	1
MEDEF Limousin	1
Fédération PCF de la Corrèze	1
Secteur Fédéral CGT des Cheminots de la Région de Limoges	1
UDF 87	1
Total	15

Entreprises et organismes socioprofessionnels

<i>Nom</i>	<i>Nombre</i>
Chambre d'Agriculture de la Corrèze	1
CCI de Clermont Issoire	1
CCI de la Dordogne	1
CCI de l'Indre du Cher et du Loiret et CRCI centre	1
CCI de Limoges et de la Haute-Vienne	4
CCI du Pays de Brive	1

CCI de Tulle et Ussel	1
Chambre des Métiers et de l'artisanat de la Haute-Vienne	2
CES Région Centre	1
CES Région Limousin	1
CES Région Poitou-Charentes	1
CGPME Limousin	1
EURL Philippe Consultant	1
Legrand France	1
Union des Entreprises de l'Indre (UDEI)	1
Total	19

Associations

<i>Nom</i>	<i>Nombre</i>
Associations les Amis de la Terre Poitou et Limousin	1
Association Axe Nantes - Méditerranée	2
Association de désenclavement du Nord Haute-Vienne et du Montmorillonnais	1
Association des Riverains de Couzeix, Nieul et Peyrilhac	1
Association Logistique Transport Ouest ALTRO	1
Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées	1
Association Vienne Nature	1
Association des Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse	1
Collectif contre les Nuisances du TGV	1
Collectif de Coordination pour la défense de la ligne SNCF Agen-Périgueux - Paris	1
Conservatoire des Espaces Naturels et des Sites Région Poitou-Charentes (CREN)	1
Comité LGV réaction Citoyenne 37	1
Collectif Creusois de Défense et de développement des Services Publics	1
Comité de Défense de la Gare de Saint-Sébastien et Autres Services Publics (CODEGASS)	1
Fédération des Chasseurs du Limousin	1
Fédération des Chasseurs Poitou-Charentes	1
Fédération nationale des Usagers des Transports (FNAUT)	1
Limousin Nature Environnement	1
Réseau de Villes Limousin Axe-Majeur	1
Réseau de Villes Poitiers-Limoges	1
Total	21

Délibérations

Haute-Vienne

Chambre régionale des Métiers et de l'Artisanat Limousin
Communauté d'Agglomération Limoges Métropole
Conseil Général de la Haute-Vienne

Conseil Municipal de Limoges
Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération de Limoges (SIEPAL)
Total 5

Creuse

Conseil Municipal de Chamborand
Conseil Municipal de Nouzerines
Conseil Municipal de Saint Avit Le Pauvre
Conseil Municipal de Saint Martial le Mont
Conseil Municipal de Saint Sulpice le Guérétois
Conseil Municipal de Saint Yrieix les Bois
Conseil Municipal de Sannat
Conseil Municipal de Sardent
Total 8

Corrèze

CCI de Tulle et Ussel
CCI du Pays de Brive
Total 2

Indre

Communauté de Communes Cœur de Brenne
Conseil Général de l'Indre
Conseil Municipal d'Aigurande
Conseil Municipal d'Ambrault
Conseil Municipal d'Anjouin
Conseil Municipal d'Argy
Conseil Municipal d'Arthon
Conseil Municipal d'Azay le Ferron
Conseil Municipal de Badecon-Le Pin
Conseil Municipal de Bagneux
Conseil Municipal de Bazaiges
Conseil Municipal de Beaulieu
Conseil Municipal de Bélâbre
Conseil Municipal de Berthenoux
Conseil Municipal de Bommiers
Conseil Municipal de Bonneuil
Conseil Municipal de Bouesse
Conseil Municipal de Briantes
Conseil Municipal de Brion
Conseil Municipal de Buxeuil
Conseil Municipal de Buxières d'Aillac

Conseil Municipal de Buzançais
Conseil Municipal des Bordes
Conseil Municipal de Chabris
Conseil Municipal de Chaillac
Conseil Municipal de Chalais
Conseil Municipal de Champillet
Conseil Municipal de Chassignolles
Conseil Municipal de Chavin
Conseil Municipal de Chazelet
Conseil Municipal de Chezelles
Conseil Municipal de Chitray
Conseil Municipal de Chouday
Conseil Municipal de Ciron
Conseil Municipal de Clère de Bois
Conseil Municipal de Clion sur Indre
Conseil Municipal de Coings
Conseil Municipal de Concrémiers
Conseil Municipal de Crevant
Conseil Municipal de Cuzion
Conseil Municipal de Diou
Conseil Municipal de Douadic
Conseil Municipal de Dun le Poelier
Conseil Municipal d'Ecueillé
Conseil Municipal d'Etrechet
Conseil Municipal de Faverolles
Conseil Municipal de Feusines
Conseil Municipal de Fontenay
Conseil Municipal de Fontgombault
Conseil Municipal de Fontguénand
Conseil Municipal de Fougerolles
Conseil Municipal de Francillon
Conseil Municipal de Gehée
Conseil Municipal de Gournay
Conseil Municipal d'Ingrandes
Conseil Municipal de La Motte Feuilly
Conseil Municipal de Lange
Conseil Municipal de La Vernelle
Conseil Municipal de Le Tranger
Conseil Municipal de Le Menoux
Conseil Municipal de Levroux
Conseil Municipal de Lignac
Conseil Municipal de Ligniez
Conseil Municipal de Linge
Conseil Municipal de Lizeray
Conseil Municipal de Lourouer Saint Laurent
Conseil Municipal de Luçay le Libre
Conseil Municipal de Luçay le Mâle
Conseil Municipal de Lurais

Conseil Municipal de Lureuil
Conseil Municipal de Lye
Conseil Municipal de Maillet
Conseil Municipal de Malicornay
Conseil Municipal de Maron
Conseil Municipal de Martizay
Conseil Municipal de Mauvières
Conseil Municipal de Menetou sur Nahon
Conseil Municipal de Méobecq
Conseil Municipal de Mérigny
Conseil Municipal de Mers sur Indre
Conseil Municipal de Meunet-Planches
Conseil Municipal de Meunet sur Vatan
Conseil Municipal de Migné
Conseil Municipal de Migny
Conseil Municipal de Montchevrier
Conseil Municipal de Montgivray
Conseil Municipal de Montierchaume
Conseil Municipal de Montipouret
Conseil Municipal de Montlévic
Conseil Municipal de Mosnay
Conseil Municipal de Mouhers
Conseil Municipal de Murs
Conseil Municipal de Néret
Conseil Municipal de Neuvy-Pailloux
Conseil Municipal de Niherne
Conseil Municipal de Nohant-Vic
Conseil Municipal d'Obterre
Conseil Municipal d'Orsennes
Conseil Municipal d'Orville
Conseil Municipal de Palluau sur Indre
Conseil Municipal de Parnac
Conseil Municipal de Parpeçay
Conseil Municipal de Pellevoisin
Conseil Municipal de Pérassay
Conseil Municipal de Pommiers
Conseil Municipal de Pont-Chrétien-Chabenet
Conseil Municipal de Poulaines
Conseil Municipal de Pouligny Notre Dame
Conseil Municipal de Pouligny Saint-Martin
Conseil Municipal de Preuilly la Ville
Conseil Municipal de Prissac
Conseil Municipal de Pruniers
Conseil Municipal de Reboursin
Conseil Municipal de Roussines
Conseil Municipal de Rouvres les Bois
Conseil Municipal de Ruffec le Château
Conseil Municipal de Sacierges Saint Martin

Conseil Municipal de Saint Aoustrille
Conseil Municipal de Saint Août
Conseil Municipal de Saint Aubin
Conseil Municipal de Saint Chartier
Conseil Municipal de Saint Christophe en Bazelle
Conseil Municipal de Saint Christophe en Boucherie
Conseil Municipal de Saint Civran
Conseil Municipal de Saint Cyran
Conseil Municipal de Saint Denis de Jouhet
Conseil Municipal de Saint Gaultier
Conseil Municipal de Saint Genou
Conseil Municipal de Saint Gilles
Conseil Municipal de Saint Hilaire sur Benaize
Conseil Municipal de Saint-Lactencin
Conseil Municipal de Saint Marcel
Conseil Municipal de Saint Martin des Lamps
Conseil Municipal de Saint Maur
Conseil Municipal de Saint Michel de Brenne
Conseil Municipal de Saint Pierre des Lamps
Conseil Municipal de Sainte Cécile
Conseil Municipal de Sainte Gemme
Conseil Municipal de Sainte Lizaigne
Conseil Municipal de Sassiergues Saint Germain
Conseil Municipal de Sazeray
Conseil Municipal Selles sur Nahon
Conseil Municipal de Sembleçay
Conseil Municipal de Souge
Conseil Municipal de Tendu
Conseil Municipal de Thenay
Conseil Municipal de Thévet saint Julien
Conseil Municipal de Thizay
Conseil Municipal de Tournon Saint Martin
Conseil Municipal de Tranzault
Conseil Municipal d'Urciers
Conseil Municipal de Valençay
Conseil Municipal de Varennes sur Fouzon
Conseil Municipal de Velles
Conseil Municipal de Verneuil Sur Igneraie
Conseil Municipal de Vicq sur Nahon
Conseil Municipal de Vigoulant
Conseil Municipal de Vigoux
Conseil Municipal de Villegongis
Conseil Municipal de Villegouin
Conseil Municipal de Vouillon
Section du Parti Socialiste du Canton de Saint Benoît
Total 164

Autres départements

Conseil Général des Deux-Sèvres
Conseil Général du Lot
Conseil Municipal de Bourges (CHER)
Total 3

Motions

Creuse

Association des Maires et Adjointes de la Creuse
Comité d'Etablissement Wagon - La Souterraine
Communauté de Communes Creuse-Thaurion-Gartempe
Conseil Général de la Creuse
Conseil Municipal d'Ahun
Conseil Municipal d'Arfeuille-Châtain
Conseil Municipal d'Arrènes
Conseil Municipal d'Aubusson
Conseil Municipal d'Azat-Chatenet
Conseil Municipal d'Azerables
Conseil Municipal de Basville
Conseil Municipal de Beissat (2 motions)
Conseil Municipal de Bellegarde en marche
Conseil Municipal de Blaudeix
Conseil Municipal de Blessac
Conseil Municipal du Bourg d'Hem
Conseil Municipal de Boussac
Conseil Municipal de Boussac Bourg
Conseil Municipal de La Brionne
Conseil Municipal de Brousse
Conseil Municipal de Budelière
Conseil Municipal de Bussière Saint Georges
Conseil Municipal de La Celle Dunoise
Conseil Municipal de La Celle Sous Gouzou
Conseil Municipal de Ceyroux
Conseil Municipal de Chamberaud
Conseil Municipal de La Chapelle Baloue
Conseil Municipal de Châtelus le Marcheix
Conseil Municipal de Chavanat
Conseil Municipal de Chénérailles
Conseil Municipal de Chéniers
Conseil Municipal de Colondannes
Conseil Municipal de Crocq
Conseil Municipal de Crozant (2 motions)
Conseil Municipal de Croze

Conseil Municipal de Dun le Palestel
Conseil Municipal d'Evau les bains
Conseil Municipal de Felletin
Conseil Municipal de Flayat
Conseil Municipal de Fleurat
Conseil Municipal de Fontanières
Conseil Municipal de Fresselines
Conseil Municipal de Gartempe
Conseil Municipal de Genouillac
Conseil Municipal de Gouzou
Conseil Municipal du Grand Bourg
Conseil Municipal d'Issoudun Letrieux
Conseil Municipal de Janaillat
Conseil Municipal de Ladapeyre
Conseil Municipal de Lavaufranche
Conseil Municipal de Lavaveix les Mines
Conseil Municipal de Lioux les Monges
Conseil Municipal de Lizières
Conseil Municipal de Lourdoueix Saint Pierre
Conseil Municipal de Mainsat
Conseil Municipal de Maisonnisses
Conseil Municipal de Malleret-Boussac
Conseil Municipal de Marsac
Conseil Municipal de Méasnes
Conseil Municipal de Mérinchal
Conseil Municipal de Mourioux-Vieilleville
Conseil Municipal de Moutier-Malcard (2 motions)
Conseil Municipal de Naillat (2 Motions)
Conseil Municipal de Néoux
Conseil Municipal de Noth
Conseil Municipal de Nouhant
Conseil Municipal de Nouzerolles
Conseil Municipal de Nouziers
Conseil Municipal de Peyrabout
Conseil Municipal de Peyrat la Nonière
Conseil Municipal de Pierrefitte
Conseil Municipal de Pontcharraud
Conseil Municipal de La Pougé
Conseil Municipal de Poussanges
Conseil Municipal de Reterre
Conseil Municipal de Roches
Conseil Municipal de Sagnat
Conseil Municipal de Saint Agnant de Versillat
Conseil Municipal de Saint-Amand
Conseil Municipal de Saint Avit de Tardes
Conseil Municipal de Saint Chabrais
Conseil Municipal de Saint Christophe
Conseil Municipal de Saint Dizier la Tour

Conseil Municipal de Saint Domet
Conseil Municipal de Saint Eloi
Conseil Municipal de Saint Etienne de Fursac
Conseil Municipal de Saint Frion
Conseil Municipal de Saint Georges Nigremont
Conseil Municipal de Saint Goussaud
Conseil Municipal de Saint Julien le Châtel
Conseil Municipal de Saint Laurent
Conseil Municipal de Saint Léger Bridereix
Conseil Municipal de Saint Léger le Guérétois
Conseil Municipal de Saint Maixant
Conseil Municipal de Saint Marien
Conseil Municipal de Saint Martial le Vieux
Conseil Municipal de Saint Martin Château
Conseil Municipal de Saint Maurice Près Crocq
Conseil Municipal de Saint-Merd-La-Breuille
Conseil Municipal de Saint -Michel – de - Veisse
Conseil Municipal de Saint Oradoux Près Crocq
Conseil Municipal de Saint Pardoux d'Arnet
Conseil Municipal de Saint Pierre Bellevue
Conseil Municipal de Saint Pierre de Fursac
Conseil Municipal de Saint Priest
Conseil Municipal de Saint Priest la Feuille
Conseil Municipal de Saint Priest la Plaine
Conseil Municipal de Saint Sébastien (2 motions)
Conseil Municipal de Saint-Silvain-Bas-Le-Roc
Conseil Municipal de Saint Silvain Bellegarde
Conseil Municipal de Saint Sulpice le Dunois
Conseil Municipal de Saint Victor en Marche
Conseil Municipal de Sainte Feyre
Conseil Municipal de Sainte Feyre la Montagne
Conseil Municipal de Saint Frion
Conseil Municipal de Sannat
Conseil Municipal de Savennes
Conseil Municipal de Soubrebost
Conseil Municipal de Sous-Parsat (2 motions)
Conseil Municipal de La Souterraine
Conseil Municipal de Thauron
Conseil Municipal de Vallière
Conseil Municipal de Vareilles
Conseil Municipal de Vigeville
Conseil Municipal de Villard
Conseil Municipal de La Villeneuve
Conseil Municipal de la Villetelle
Total 134

Indre

Conseil Général de l'Indre
Conseil Municipal d'Ardentes
Conseil Municipal de La Buxerette
Conseil Municipal de Celon
Conseil Municipal de la Châtre
Conseil Municipal de La Châtre l'Anglin
Conseil Municipal de Cluis
Conseil Municipal de Diors
Conseil Municipal d'Heugnes
Conseil Municipal de Mouhet
Conseil Municipal de Reuilly
Conseil Municipal de Saint Georges sur Amon
Conseil Municipal de Sainte Sévère
Conseil Municipal de Villedieu sur Indre
Total : 14

Haute-Vienne

Communauté de Communes du Val de Vienne
Conseil Municipal de Rilhac-Rancon
Total : 2

Vœux

<i>Nom</i>	<i>Nombre</i>	<i>Département</i>
Communauté d'Agglomération du Grand Roanne	1	Loire
Communauté de Communes de Guéret-Saint Vaury	1	Creuse
Conseil Général de la Dordogne	1	Dordogne
Conseil Municipal de Châteauroux	1	Indre
Conseil Municipal de Droux	1	Indre
Conseil Municipal du Poinçonnet	1	Indre
Conseil Régional du Centre	1	Loiret
Conseil Régional du Limousin	1	Haute-Vienne
		Total : 8

3.2. QUELQUES EXTRAITS DE CONTRIBUTIONS DE PARTICULIERS

La Commission a été destinataire de nombreuses contributions écrites de la part de particuliers. Les quelques extraits donnés ci-dessous en illustrent la diversité.

Débat public

Contribution de Pierre MOUSSOURS, reçue le 16/08/2006

« Il manque un économiste dans la Commission, un membre de la Cour des comptes par exemple. Pour moi construire un deuxième paquebot FRANCE pour gagner dans plus de 15 ans, 50 minutes cela me paraît "aberrant", ce qui compte c'est être relié le plus vite possible au réseau TGV Européen. »

Contribution de Gérard TURGIS, reçue le 03/10/2006

« Je pense qu'il serait souhaitable qu'il y ait une réunion de proximité pour les habitants situés à la sortie de la gare de Saint Benoît (fuseau centre). Ce projet implique de détruire un environnement boisé habité. »

Contribution de Jean-Claude VALETTE, reçue le 04/10/2006

« J'étais à la réunion ce soir (mardi 5 sept) et je suis parti dès la séance des questions. Pourquoi? Parce qu'il n'est pas possible d'avoir un débat public ou tout citoyen peut s'exprimer car il a été phagocyté par les syndicats, les organisations de défense de la ligne classique...et les velléitaires impolis de tout poils...etc. était ce bien la place d'une pancarte dans cette salle ? Pour moi sa place est dans la rue. Voilà pour ma première appréciation de la réunion de ce soir et bien évidemment, je ne participerais plus du tout à ce débat lors des réunions dites publiques que je qualifierais de stérile. Je suis trop démocrate pour comprendre que des contradictions à ce projet se fassent jour. Tout le monde a le droit de s'exprimer mais il y a une limite à la monopolisation du débat. »

ANONYME, reçue le 02/11/2006

« Je souhaite un débat public relatif à la ligne : Toulouse-Paris Austerlitz via Cahors-Limoges-Vierzon. Cahors devient la ville oubliée ! »

Contribution d'Antoine OLDRATI, reçue le 14/11/2006

« Lors de la réunion de débat du 13.11 à Châteauroux, les représentants du RFF se sont bornés à convaincre du bien fondé du projet présenté et à repousser toutes autres propositions. Ceci en contradiction avec l'objet d'un débat public. Leur rôle ici aurait été d'écouter tous les intervenants. Ensuite d'analyser la synthèse que leur remettra la Commission. Enfin d'émettre un avis (car la décision ne sera pas que technique mais aussi politique) sur l'opportunité de maintenir le projet présenté, le modifier, voire le supprimer en faveur d'un tracé plus conforme aux besoins. »

Généralités

Contribution de Jean-Pierre VERRONAUD, reçue le 09/10/2006

« J'ai lu dans la presse que ce projet est suspendu à la décision de RFF et du ministre des transports et de ce fait j'ai peur que ce projet disparaisse avant d'être né et que l'argent soit encore gaspillé en vaines études comme l'histoire nous l'a enseigné, car déjà bien des projets ont capotés par la faute des ministres ou de gouvernements girouettes qui ont fait fi des intérêts économiques des régions concernées (POLT) »

Contribution de Jean-Marie AUBESSARD, réunion publique, Limoges le 05/09/2006

« On peut comprendre la passion des Limousins sur le sujet. Ils sont ballotés entre les promesses et les sentiments. »

Ensemble du projet

Contribution de Stéphane ETAIX, reçue le 4 septembre

« Ce projet est néfaste pour les raisons suivantes :

- *Ce bout de LGV sera couplé à une ligne classique qui est en train d'être améliorée afin d'abaisser le temps de parcours pour les TER entre Limoges et Poitiers à 1 h 35 min avec à terme 15 allers-retours par jour entre ces deux villes.*
- *Ce bout de LGV sera dans sa majeure partie à voie unique, ce qui pourra poser des problèmes en cas de retard.*
- *Certaines villes perdraient leurs relations directes avec Paris comme Périgueux ou Rodez. Ces trains directs étant souvent très utiles pour les personnes du 3ème âge.*
- *Equiper une rame TGV avec l'ERMTS coûte 10% de son prix d'achat actuel.*
- *Il délaisse des villes ayant une certaine importance qui peuvent voir encore leur rôle diminuer comme Cahors, Châteauroux, Issoudun...*
- *Il déstructure l'aménagement du territoire tout en multipliant les zones désertiques.*
- *Il transforme en « cul de sac ferroviaire » le Limousin.*
- *Il va encore plus saturer la gare Montparnasse qui l'est déjà à certains moments et qui le sera de plus en plus avec l'arrivée de la LGV SEA¹ et de la LGV Bordeaux-Toulouse (réalité découverte par Louis Gallois², le 26 février 2006).*
- *Le prix du billet risque encore d'être majoré du fait du détour fait par Poitiers.*
- *Le TGV n'a pas été conçu pour réaliser des arrêts minute*
- *Le TGV ne gagnera aucune minute entre Limoges et Brive sur la ligne classique.*

Que faire ? Soit Une LGV Paris-Toulouse ayant les caractéristiques d'une NBS allemande (couplée à une branche sur Nevers et Clermont-Ferrand) par Limoges et le Massif-Central au départ de Paris Austerlitz (...) Ou alors Améliorer la ligne classique (...) tout en étoffant la desserte avec des trains plus fréquents (...). [C'est à dire] tirer le meilleur parti de la ligne classique avec un Paris-Limoges sans arrêt en 2 h 35 min (...). La desserte de Rodez et de Périgueux serait maintenue.»

¹ Ligne à Grande Vitesse entre Tours et Bordeaux.

² PDG de la SNCF de juillet 1996 à juillet 2006.

Contribution de Serge ROMEC, reçue le 11 septembre

« Une nouvelle voie ferrée est construite pour plusieurs générations et sera sûrement prolongée vers Brive, Souillac et Cahors. Le barreau Poitiers-Limoges à une seule voie sera un goulet d'étranglement dans 50 ans. »

Opportunité

Contribution de Benoît COTTENCEAU, reçue le 4/09/06

« Je m'étonne que parmi l'offre TGV envisagée, aucune desserte de l'agglomération de Tours n'est prévue. Parmi la dizaine de TGV quotidien reliant Paris à Limoges, j'ose espérer que l'on en trouvera un ou deux qui permettront de communiquer avec Tours/St Pierre des Corps! Vous prétendez mettre en avant le rôle de correspondance en gare de Poitiers. C'est oublier bien vite l'existence du nœud ferroviaire de la gare de St-Pierre des Corps qui offre plus de choix de correspondance vers Nantes, les Pays de la Loire et la Bretagne, Lille, Lyon, Marseille... et bientôt Strasbourg ! »

Contribution de Michel BERGER, reçue le 05/09/2006

« Il est probable qu'à moyen terme, la ligne TGV Paris-Bordeaux dans son tronçon commun entre Paris et Tours et même Poitiers ne pourra supporter la desserte de toute la partie du Sud-Ouest de la France et probablement à plus long terme de l'Espagne de l'Ouest. On sera donc conduit à créer une ligne à grande vitesse entre Paris, Limoges, Toulouse. »

Contribution de Janny et Gerlof VAN DER VEEN, reçue le 13/09/06

« Depuis quatorze ans déjà nous habitons le logement de l'ancien poste sémaphorique de la SNCF à Saint-Agnant de Versillat. En regardant de notre poste les trains à passagers pendant toute cette période, c'est évident que l'occupation en général n'est pas très élevée, pour le dire prudemment. Alors nous étions bien heureux de voir les travaux sur la ligne pour accommoder, comme on nous a dit, le train pendulaire. Plus tard nous avons compris que ce train reste un mirage. Alors, tous ces investissements n'auront pas comme résultat l'augmentation du nombre de voyageurs sur notre ligne. »

Contribution de Jacques RAGON reçue le 14/09/06

« Cela fait près de 20 ans que je milite pour le "barreau" Poitiers-Limoges contre le projet insensé du Y renversé. »

Contribution de Mauricette CHANTRENNE, reçue le 15/09/06

« Il faudra voir les dessertes ferroviaires ou les suppressions de lignes après l'aboutissement de ce projet TGV. »

Contribution d'Hélène BEHRA, reçue le 22/09/06

« Tant mieux pour le Limousin mais je constate que l'aménagement du territoire passe par la désertification de la Région Centre, notamment l'Indre et je ne peux cautionner un tel projet qui oublie complètement mon département. »

Contribution de Jean-Claude GUILLOT, reçue le 25/09/06

« Je souhaite vraiment que ce projet devienne réalité dès que possible et participe au désenclavement de cette région Limousin qui est la mienne, et qui nous a déjà tellement pénalisé sur le plan économique »

Contribution de François ROBIN, reçue le 26/09/06

« Soyez persuadés que les habitants délaissés par le projet en cours (...) garderont une profonde amertume de cet état de fait et sauront le rappeler, d'une manière ou d'une autre aux concepteurs. »

Contribution de Michel BOURBONNAUD, reçue le 26/09/2006

« Si cette décision de construire [le projet LGV Poitiers Limoges] est maintenue, nous nous trouvons, sur le plan régional, dans une logique de desserte en Hub au détriment d'une desserte en ligne (...). Je propose donc que l'on joue la logique Hub jusqu'au bout en prolongeant le parcours de certaines rames TGV vers la Souterraine et Saint-Sébastien. »

Contribution de Jean-Claude MOREAU reçue le 11/10/2006

« Une desserte en antenne comme le barreau Poitiers-Limoges qui augmente la distance de 15 à 20 % pour aller à Paris ne peut se concevoir que si un obstacle géographique s'oppose à une liaison directe ; ce qui n'est pas le cas ici. La ligne directe, déjà bonne sur la moitié du parcours est perfectible. »

Contribution de Dominique BERGOT, reçue le 13/10/2006

« (...) Limoges et la région Limousin ne forment pas à proprement parler une « enclave » ferroviaire, puisque 59 % des voyageurs effectuent le trajet depuis Paris par le rail. (...) Par ailleurs, la grande vitesse ne produit ses effets que lorsque le train s'arrête peu ; ainsi, des villes aujourd'hui desservies par la ligne « à petite vitesse » seraient victimes de ce que les spécialistes du dossier appellent « l'effet tunnel », c'est-à-dire l'absence de desserte directe. Ce serait notamment le cas des gares de Bellac, du Dorat (Haute-Vienne), d'Argenton-sur-Creuse (Indre) et de toutes les gares de la Creuse.»

Contribution de Pierre KOHLER, reçue le 26/10/2006

« Il ne faut pas faire comme certaines fois, un pas en avant et deux pas en arrière en dépensant l'argent des contribuables pour un projet d'envergure non bénéfique pour l'avenir de la population et du territoire. »

Contribution de Pierre BOURNEIX, reçue le 28/10/2006

« Une antenne n'a jamais desservi un territoire, mais a toujours contribué à le vider de ses forces vives. (...) S'il est pour le Limousin d'un réel intérêt de s'ouvrir sur l'Atlantique, une ouverture vers le marché européen est d'un intérêt bien plus grand. »

Contribution de Gilbert SCHWITZGUEBEL, reçue le 08/11/2006

« C'est un projet d'économie locale que les élus veulent inscrire dans le bilan de leur mandat, sans s'occuper si cette réalisation peut s'inscrire dans un schéma plus vaste. »

Contribution d'Alain THIBAUT, réunion publique de Châteauroux le 13/11/2006

« Il (le projet) pourrait compromettre tout espoir de développement économique et générer des effets destructeurs pour des territoires ruraux déjà inclus dans la diagonale du vide. » en parlant de l'Indre et du Cher.

Contribution d'Yves AUGEREAU, reçue le 15/11/2006

« Ce serait une réalisation de rupture territoriale contraire à l'aménagement du territoire refusé par une grande majorité d'acteurs sociaux, économiques, politiques, associatifs et par les citoyens concernés en région Centre. Un nouveau débat public doit être lancé d'urgence pour un projet LGV sur l'axe Paris-Limoges par le Centre. »

Contribution de Michel DURIS, reçue le 02/12/2006

« La conception de réseaux « en arête de poisson » avec une tête en région parisienne, une arête centrale (dans le cas qui nous occupe Paris – Poitiers – Bordeaux - Saint Sébastien) et des arêtes latérales (Limoges, Toulouse, La Rochelle) est périmée dans un contexte européen : l'Europe n'est pas intéressée par notre réseau radial et préfère des relations directes de point à point plus proches de la ligne droite. (...) C'est pourquoi j'estime que le projet Poitiers Limoges :

- *est trop rétrograde s'il s'inscrit dans un réseau en « arête de poisson »,*
- *et trop avant-gardiste s'il s'inscrit dans un projet européen de ligne Lyon Nantes via Limoges : ce n'est pas par ce bout-là qu'un tel projet doit être commencé,*
- *et est donc logiquement refusé par une majorité d'acteurs locaux ou régionaux. »*

Contribution de Roger ARMENGAUD, reçue le 05/12/2006

« Le projet ALTRO relève d'une grande ambition, parfaitement logique dans une optique de 30 ans ou plus. La LGV Poitiers-Limoges serait donc un débat de réalisation pour forcer le départ de ce projet, mais l'on ne voit pas quand et comment il pourra totalement être réalisé. »

Contribution de Gilbert PEROT, reçue le 05/12/2006

« Espérant que le bon sens l'emportera en matière d'aménagement du territoire. »

Contribution de Pierre BEGUIN, reçue le 06/12/2006

« Et que nous propose-t-on ? Tout simplement de contourner Châteauroux ! Et de désertifier le Centre en faisant une réserve de chasse ou d'indigène arriérés ! »

Contribution de Jan URROZ, reçue le 07/12/2006

« Un concept ad-hoc est créé de toutes pièces : le Centre-Ouest. Il ne correspond à aucune réalité humaine. »

Contribution de Jacques HERTENS, reçue le 08/12/2006

« Si on construit une ligne TGV Poitiers-Limoges pour relier Limoges à Paris au lieu d'améliorer la liaison directe Paris-Orléans-Vierzon-Châteauroux-Limoges, on ne gagnera RIEN en temps, le voyageur paiera entre 24 et 32% PLUS CHER (...) »

Contribution de Serge PHALIPPOU reçue le 18/12/06

« Il paraît aberrant de vouloir inciter les voyageurs [de la Souterraine] à rouler pendant plus d'une demi-heure vers le sud, prendre la correspondance à Limoges avec les inconvénients qu'engendrent les changements de train avec bagages sans parler du délai nécessaire à l'opération avant de rallier Paris en 2 heures. »

Contribution de Georges PEROL, reçue le 21/12/200

« Il faut savoir que pour nous le développement d'avenir du Limousin passe aussi beaucoup par ses relations futures avec Toulouse et Bordeaux et, au delà, avec la péninsule Ibérique d'autant que dans les prévisions de Bruxelles nous devrions être réunis au sein du même Grand Ensemble géographique et économique. Nous sommes déjà d'ailleurs en contact suivi à travers le Comité de Massif Central. Il faut savoir aussi qu'en Limousin la Haute-Vienne regarde l'Ouest et Poitiers tandis que la Creuse et la Corrèze sont plutôt tournés vers l'Auvergne et le Sud. »

Solutions alternatives

Contribution de Noël BLIN, reçue le 12/09/2006

« La ligne droite étant reconnue comme le plus court chemin d'un point à un autre, le projet LGV Poitiers-Limoges, ne répond pas à cette règle. Poitiers étant déjà inscrite dans le projet LGV Sud Europe Atlantique, (Paris-Bordeaux), il serait logique de faire passer la ligne Limoges-Paris par Châteauroux et Orléans. »

Contribution d'Annie PARBAUD, reçue le 13/09/2006

« Poitiers dispose déjà d'une liaison rapide avec Paris. Il vaut mieux privilégier un autre axe: Paris-Orléans-Châteauroux-Limoges. »

Contribution de Serge MAURIE, reçue le 15/09/2006

« Depuis toujours, les cheminots de la région de Limoges (...) se sont prononcés pour l'intégration de la relation Paris-Vierzon-Châteauroux-Limoges-Brive mais aussi Périgueux avec correspondance à Limoges dans le schéma des relations à grande vitesse. »

Contribution de Christophe PASQUER, reçue le 29/09/2006

« Je pense qu'il y a un écart de coût important avec la modernisation de la ligne actuelle pour faire rouler un corail, bien sûr ce sont quelques minutes de perdues mais pour un gain en million d'euros. Je pense que c'est plus intéressant de poursuivre la ligne sur Clermont-Ferrand puis Lyon et /ou descendre sur Toulouse puis l'Espagne. »

Contribution de Jean MOUNET, reçue le 29/09/2006

« La solution la plus logique serait le tracé Paris-Limoges-Montauban, voisin de celui de l'autoroute. »

Contribution d'Yves NONNOT, reçue lors de la réunion publique de Châteauroux le 13/11/2006

« Le bon sens géographique implique le chemin le plus court via Châteauroux, qui grâce à la connexion avec l'aéroport sera la 3ème Aérogare de la Région Parisienne et de la France. L'outil existe déjà et nous sommes prêts à faire plus. »

Contribution de Frédéric REMOND, reçue le 30/11/2006

« Des circulations de trains pendulaires ont eu lieu sur la ligne Paris Toulouse par Limoges (POLT). Malgré des essais concluants (élévation de 20kms/heure de la vitesse sur partie de la section Souillac-Cahors), cette solution quasi immédiate pour améliorer la desserte a été condamnée par la SNCF. Pourtant des experts indépendants (cf. la revue VOIES FERREES) avaient conclu dans le même temps que de tels trains pendulaires permettraient de rallier Cahors à Paris en un peu plus de 4 heures. Chose infaisable sur le POLT, mais chose faisable sur le réseau breton. »

Contribution de JC MOREAU, reçue le 30/11/2006

« Une LGV [entre Poitiers et Limoges] est une solution somptuaire et irréaliste alors qu'il est même pas prévu une liaison autoroutière. (...) C'est une liaison Limoges-Tours qu'il fallait étudier (...). C'est à Tours et non à Poitiers que peut se faire un « éclatement » commode du trafic vers l'Ouest. »

Options de passage

Contribution d'Eric HALLAM, reçue le 25/09/2006

"Notez qu'en Charente, il y a plus de 7000 Anglais qui vivent ici avec des revenus relativement élevés qui souhaiterait avoir la LGV si elle était accessible.

Contribution de Cécile HEDE reçue le 20/10/2006

« Pour nous peu importe le trajet, pourvu que Paris puisse être plus rapidement accessible!!! »

Michel GERMOND, Contribution reçue le 11/12/06

« La jonction avec Bordeaux a été complètement occultée, ce qui est très étonnant (...). Cela conduit à reconsidérer totalement l'option sud, où l'articulation autour de Ruffec solutionnerait à la fois la desserte « Parisienne » et la desserte « bordelaise ». »

Contribution d'Elise PATRIARCHE, reçue le 14/12/06

« Pour la ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, si l'option du trajet est celui qui passe par Confolens pour rejoindre Ruffec, il n'a de sens que si le secteur du Confolentais est réellement desservi. Il n'y a actuellement aucun moyen de transport pour accéder à Poitiers. Si le train ne s'arrête pas à Confolens, ce n'est pas la peine de venir détruire et saccager l'environnement pour aucune utilité. »

Contribution de André BERENGER, reçue le 18/12/06

« Le tracé sud fait partie des moins coûteux (...), il est aussi le moins pénalisant et réserve d'énormes possibilités pour de futures liaisons régionales. »

Contribution d'Ernest GRANSAGNE, reçue le 18/12/06

« Jamais il n'est question de tout simplement utiliser les tracés existants en les adaptant, en les rendant homogènes et surtout avec un coût bien inférieur et une mise en œuvre rapide, puisque moins chère, qui permettrait d'irriguer notre région du sud-Vienne et du nord-Haute-Vienne qui en a tant besoin ! »

Enjeux environnementaux – Atteinte à l'environnement et à la qualité de vie

Contribution de Michel BERGER, reçue le 5/09/06

« La dévalorisation économique des biens fonciers est sensibles dès maintenant. Le seul fait de se trouver dans un des faisceaux potentiels rend d'ores et déjà la vente d'une propriété très difficile, ou alors avec une forte dépréciation. (...) Pour remédier à cette injustice, au moins deux mesures doivent être imposées à RFF : Le contraindre dès maintenant à acheter toutes les propriétés situées dans un des faisceaux envisagés si els propriétaires en font la demande. La valeur du bien, estimée par le service des domaines serait contrôlée par une commission indépendante composée d'agents immobiliers et de notaires. Elle devrait correspondre à la valeur du marché avant publication des tracés éventuels. (...) Une fois la ligne réalisée, obliger aussi RFF à racheter toutes les propriétés situées dans une bande d'une largeur de 1 kilomètre de part et d'autre de la voie si les propriétaires le désirent. Le prix d'acquisition serait aussi vérifié par la même commission et dans les mêmes conditions. (...). »

Contribution de Peter VAN LEEUWEN, reçue le 9/09/06

« Les gains en termes de pollution, pour chaque voyageur converti vers le train, doivent être mis en face des pertes de nature, de tranquillité, de paysage, de culture... »

Contribution de Jean LOEHR, reçue le 25/09/06

« La réalisation d'un tel projet ne ferait qu'ajouter à l'instabilité professionnelle. En rendant possible – aux seuls Limougeauds puisque les autres villes du Limousin ne seront pas concernées – de pouvoir accomplir dans la journée déplacement et travail dans la capitale et ensuite retour au domicile, on va voir se multiplier les navettes quotidiennes aux effets néfastes sur la santé (...). »

Contribution de Loïc et Monique COHELEAC'H, reçue le 07/12/2006

« A l'heure où le débat public va être clos, on se rend compte en lisant la presse que les élus des métropoles sont pour mais là ce n'est pas une surprise alors que quand on se déplace aux réunions publiques il semble apparaître que les élus plus "ruraux" sont réservés, plus que réservés ou franchement contre ce projet pour certains. Ce projet n'est donc fait que pour les grandes métropoles qui ne vont pas supporter, elles, la dégradation de leurs paysages et de leur qualité de vie puisque c'est déjà fait »

Transport de marchandises

Contribution de Claude Husson, reçue le 13/12/2006

« La réponse à l'interrogation sur l'utilité d'une ligne à grande vitesse pour Limoges et le Limousin et à celle sur la pertinence du tracé proposé, me semblent contenues dans celle donnée à une troisième interrogation : par où passeront les marchandises de et vers la Péninsule ibérique quand sera réalisé le percement ferroviaire des Pyrénées? (...) Quelle autre solution en effet que l'affectation prioritaire au transport de marchandises de la ligne Toulouse-Limoges-Orléans-Paris (avec de possibles décrochements vers l'Est au nord de Limoges). Passer par Bordeaux condamnerait à un détour qui, de surcroît, n'est envisageable que lorsque Paris-Toulouse s'effectuera par une ligne à grande vitesses. »

Contribution de Yannick BOUTAUD, reçue le 15/12/2006

« Si l'on admet qu'une telle voie doit voir le jour, je regrette néanmoins dans le projet actuel son côté minimaliste (1 seule voie, pas de possibilité de faire circuler des marchandises dessus, alors qu'une orientation vers le ferroutage serait la bienvenue dans le cadre du développement durable) (...) »

Mise en cohérence des projets

Contribution de Serge MARCHE, reçue le 17/08/2006

« La Ligne actuelle entre Poitiers et Limoges dans sa forme actuelle a vécu. Il faudrait que cette ligne soit refaite complètement, de tout en tout. Même l'assise doit être refaite entièrement. »

Contribution de Claude MONDY, reçue le 14/09/2006

« Parler de Ligne à Grande Vitesse Ferroviaire entre Poitiers et Limoges alors qu'il n'existe pas de liaison autoroutière entre ces deux métropoles régionales est une aberration. Le mieux étant évidemment à la fois une autoroute et une Ligne à Grande Vitesse Ferroviaire. Ce qui revient à dire qu'il ne faut pas laisser passer l'opportunité Ligne à Grande Vitesse Ferroviaire si elle se présente. »

Contribution de l'Association des habitants de Nieul et de Couzeix, Riverains de la Nationale 147, reçue le 19/10/06

« En tant que riverains, citoyens et contribuables, nous sommes donc conduits à demander une mise en cohérence de ces projets [LGV Poitiers-Limoges et Mise à 2x2 voies de la RN 147] »

Contribution de Loïc PAINOT, reçue le 21/12/06

« N'importe quel utilisateur de cet axe routier comprend vite que cette liaison transversale ne se résume pas à la simple desserte de ces 2 villes... »

Coût et financement du projet

Contribution de Philippe NAULEAU, reçue le 26/08/2006

« En période de pénurie [des moyens financiers], l'expérience démontre que des décisions antérieures peuvent être remises en question. On peut donc légitimement s'interroger sur la capacité du maître d'ouvrage à garantir à l'avance le financement d'un projet dont le retentissement n'est en rien comparable aux grands chantiers de l'Etat. »

Contribution de Nicolas MORTEGOUTTE, reçue le 24/10/2006

« Je conteste certains chiffres énoncés par RFF : la ligne est censée avoir un ratio du coût sur le temps gagné par les meilleurs de France. Cependant, ce n'est pas la seule création du barreau qui va permettre de gagner une heure sur le meilleur temps de parcours, mais l'utilisation de la ligne Poitiers-Paris. Son coût n'est pas évoqué par RFF. »

Contribution d'Olivier JACQUINOT, reçue le 15/12/2006

« Les capacités financières du Limousin ne permettent pas de participer au financement d'un tel équipement. Et, en tant que contribuable creusois et limousin, je vivrais très mal de devoir financer - via les impôts locaux départementaux et régionaux - un équipement qui handicape encore davantage le département. Et devoir payer de nouveau des sommes élevées soit pour utiliser la LGV soit, plus probablement, pour me rendre à Paris dans mon véhicule personnel. »

ANNEXE 4 - LES ARTICLES DE PRESSE

PRESSE QUOTIDIENNE ET HEBDOMADAIRE RÉGIONALE		
1 ^{er} septembre 2006	La Vienne Rurale	« Ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges : le débat public est sur les rails »
5 septembre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« Ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges : trois tracés en débat à partir d'aujourd'hui »
6 septembre 2006	Le Populaire du Centre	« Premier débat musclé autour du TGV »
	La Montagne	« Débat musclé autour du TGV Limoges-Poitiers »
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« TGV Limoges-Poitiers : le débat peut-il être objectif ? »
7 septembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Débat sur la ligne Poitiers-Limoges : faire entendre sa voie », « D'accord pour dire non », « Sur la voie de la raison mais à quelle vitesse ? », « La LGV Poitiers-Limoges ranime la bataille du rail », « Projet LGV : Les jeux ne sont pas faits », « La tâche est délicate »
	L'Echo de la Haute-Vienne	« LGV Limoges-Poitiers : débat toujours à l'arrêt »
8 septembre 2006	Centre Presse édition Vienne sud	« Un TGV Poitiers-Limoges ? »
	Le Populaire du Centre	« TGV : Camille Geutier pragmatique »
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Le Codegass : un débat tronqué »
	La Vie charentaise	« Le débat public est ouvert dans le Confolentais »
	L'Avenir (Ruffec)	« Le débat public est lancé »
	La République du Centre (édition Orléans proche banlieue)	« Débat public autour de la ligne à grand vitesse Paris-Limoges »
11 septembre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« Conseil général : l'opposition dit oui à un POLT et non à la LGV »
13 septembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« TGV Poitiers-Limoges et Limousin : une bagarre vieille de 16 ans »
	Centre Presse (édition Vienne sud)	« Un débat pour rien ? »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Création d'un grand désert ferroviaire »
14 septembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Ceux qui qualifient le projet de train à grande vitesse devant relier les capitales du Poitou et du Limousin de TGV Bernadette se trompent »
15 septembre 2006	L'Echo de la Haute-Vienne	« Le barreau à grande vitesse marque des points »
16 septembre 2006	La Montagne	« Pour soutenir la colère des élus »
	L'Écho de la Corrèze	« La LGV entre Limoges et Poitiers est une aberration »
19 septembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« L'éventualité d'une création de TGV entre Poitiers et Limoges », « Les Régions ne lâchent pas le projet POLT »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Les citoyens, dont les Périgourdins, invités à s'exprimer », « L'autre proposition sur le POLT », « Projet et contre-projet et contre-projet »
20 septembre 2006	La Montagne et Le Populaire du Centre	« Ce projet assèche l'axe Nord-Sud », « Débats à Brive et à Tulle », « Un barreau emprisonnant la Creuse », « Le grand sud-ouest a été oublié », « Le commerce local sur de bons rails »
21 septembre 2006	Le Populaire du Centre	« La gauche régionale tousse encore »
	L'Echo de la Corrèze	« Ligne LGV Poitiers-Limoges : l'intérêt particulier au détriment de l'intérêt général », « Barreau Limoges-Poitiers : André Pamboutzoglou reste circonspect »
22 septembre 2006	Le Populaire du Centre	« Mon TGV adoré »

23 septembre 2006	La Montagne	« Des trajectoires très partagées », « La Région ne jouera pas le jeu de la division »
	Le Populaire du Centre	« Jean-Paul Denanot ne veut plus perdre de temps... »
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Les communistes contre l'appel du privé »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« LGV Poitiers-Limoges : la Communauté d'Agglomération de Brive peu enthousiaste », « Mercredi : LGV Poitiers-Limoges »
25 septembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Un train de sénateur »
26 septembre 2006	La Montagne	« L'agglomération de Brive réagit »
	L'Écho de la Creuse	« TGV Limoges-Poitiers : La CCI est pour ...à condition ! »
	Le Populaire du Centre (23)	« Le commerce local sur de bons rails »
	L'Écho de la Corrèze	«Débat sur la ligne Limoges – Poitiers : Le PCF croit toujours à la pertinence du « pendulaire » »
	Le Populaire du Centre (19)	« TGV Poitiers-Limoges : La communauté d'agglomération de Brive réagit : « Le grand sud-ouest a été oublié » »
27 septembre 2006	Le Berry Républicain	« Nicolas Forissier », « Le Berry ne fêtera pas le TGV », « Rémy Pointereau veut un TGV par le Berry », « Alain Rafesthain veut se battre pour le Polt », « Jean-Yves Hugon prépare le débat public en contre-pied au tracé TGV Poitiers-Limoges »
29 septembre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« Rail : à propos de la LGV Limoges-Poitiers... », « Limoges Métropole – Conseil Communautaire : Oui à la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges...par l'option centrale », « La grande vitesse modifie la mobilité »
30 septembre 2006	Le Populaire du Centre	« Les experts soulignent l'intérêt du TGV », « Poitiers or not Poitiers ? »
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Nous avons déjà largement commenté l'abandon du projet POLT »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Le TGV Poitiers-Limoges divise le groupe communiste »
3 octobre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Le conseil approuve la carte communale », « Des projets de lotissements étudiés par le conseil municipal »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Le « oui » unanime du SIEPAL au TGV Poitiers-Limoges »
	Le Populaire	« SIEPAL : « oui vigilant » au barreau »
5 octobre 2006	La Montagne et Le Populaire du Centre	« La CGT veut ressusciter le projet POLT »
	Le Populaire du Centre	« Rassembler encore, rassembler toujours »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Grande vitesse en Limousin : la CGT maintient le cap sur le POLT », « La majorité départementale se positionne »
5-12 octobre 2006	L'Aurore paysanne	« Le TGV de la discorde » (position de l'association des maires de l'Indre)
6 octobre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Jean-Paul Chanteguet et la LGV Poitiers-Limoges » (position de Jean-Paul Chanteguet, maire du Blanc, Indre)
	La Montagne	« Améliorer la desserte de la Creuse » (position du Conseil général de la Creuse)
	Centre presse édition Vienne sud	« LGV Poitiers-Limoges » (brève)
	L'Écho de la Creuse	« Les alternatives préfèrent l'axe historique » (retour sur l'audition publique du 5 octobre)
	Le Berry Républicain	« Conseil municipal » (délibérations du conseil municipal de Saint-Georges-sur-Arnon, Indre)
7 octobre 2006	Le Berry Républicain	« La maison de retraite en débat » (délibérations du conseil municipal de Vierzon, Cher)
	L'Écho La Marseillaise	« Les usagers montent en première ligne »
9 octobre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Les communistes plaident la cause du contrat de projet » (position du groupe communiste de la Région Centre)
	L'Écho de la Creuse	« Ligne ferroviaire à grande vitesse ; rendez-vous avec l'avenir » (annonce de la réunion territoriale de La Souterraine, 10 octobre)

10 octobre 2006	Le Populaire du Centre	« Val de Vienne : TGV Limoges-Poitiers : option « centrale » pour les élus »
11 octobre 2006	La Montagne et Le Populaire du Centre	« Denanot : le TGV, oui mais... » (position de la Région Limousin)
	L'Écho La Marseillaise	« L'État a renié sa signature », (position d'André Laignel, maire d'Issoudun, Indre), « TGV Poitiers-Limoges et POLT : tout est possible pour Denanot »
	L'Echo de la Haute-Vienne	« TGV Poitiers-Limoges et POLT : Tout est possible pour Denanot »
12 et 18 octobre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« La Région veut mettre le train sur de bons rails » (position de la Région Centre)
12 octobre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« Les élus soutiennent le projet Ligne Grande Vitesse Poitiers-Limoges » (délibérations de la Communauté de communes du Val de Vienne)
	Le Populaire	« Une atmosphère lourde à La Sout' » (retour sur la réunion territoriale de La Souterraine, 10 octobre)
	Sud Ouest	« LGV Paris-Limoges : le Limousin voit double »
	Le Berry Républicain	« André Laignel : Oui au POLT, non au TGV » (position d'André Laignel, maire d'Issoudun, Indre)
	Le Populaire (23)	« mensonge et mauvaise foi : voie sans issue pour le TGV ? »
13 octobre 2006	La Montagne et Le Populaire	« Les réseaux de villes affirment leur soutien au projet / LGV : les « pour » s'unissent », « Et le pendulaire ? »
	Le Petit journal (quotidien) / Le Petit journal édition Lot-et-Garonne (hebdomadaire)	« Entre les deux villes Limoges et Poitiers : une ligne à grande vitesse »
	La Charente Libre	« Limoges et Poitiers pour une ligne à grande vitesse »
	Centre presse édition Vienne sud	« Limoges et Poitiers pour une ligne à grande vitesse »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Limoges-Poitiers : la ligne à grande vitesse n'en finit pas de faire débat »
	Le Populaire du Centre (23)	« Saint-Agnant-de-Versillat : Les élus votent une motion contre le barreau Limoges-Poitiers »
	Le Maine Libre, édition Grand Mans, Vendée matin, Presse Océan nord (Nantes)	« Limoges et Poitiers veulent une ligne à grande vitesse »
14 octobre	L'Écho de la Creuse	« LGV Limoges-Poitiers... suite » (brève)
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Limoges et Poitiers disent oui », « Le Limousin dit non »
16 octobre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Tout ce qui est petit n'existe pas... », « Limoges et Poitiers s'unissent pour une LGV entre les deux villes »
	L'Écho La Marseillaise	« Transport : trois points cardinaux » (contribution du Parti socialiste de l'Indre, section de Saint-Benoît-du-Sault)
	Sud Ouest	« Limoges et Poitiers veulent leur LGV » (brève)
18 octobre 2006	La Montagne	« Hésite entre le TGV et le tacot » (annonce de la réunion territoriale de Tulle, 19 octobre)
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Les Limousins aiment toujours plus les transports express régionaux », FORUM : « Le TGV contre l'Occitanie » (Jean Urroz), « Un oui pour l'action » (Jean-Pierre Normand, conseiller municipal de Limoges et Vice-Président de Limoges-Métropole)
	Le Populaire du Centre	« LGV : le PS 87 dit « oui » » (position du Parti socialiste de la Haute-Vienne)
19 octobre 2006	Le Populaire du Centre	« Législatives : l'UDF sera présente partout »
	L'Essentiel de l'actualité en Poitou-Charentes	« Axes de transport » (brève sur la position du CESR Poitou-Charentes)
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Du POLT au TGV Poitiers-Limoges : une ligne sinueuse »

	L'Écho de la Corrèze	« Le coin des clampes » (annonce de la réunion territoriale de Brive, 19 octobre)
	Le Populaire du Centre (23)	« désenclavement : Le Train de la Colère toujours sur les rails »
20 octobre 2006	La Voix du Peuple de Touraine	« Contrat de projets État/Région : les élus communistes rencontrent le préfet de Région », (position du groupe communiste de la Région Centre)
	La Montagne et Le Populaire du Centre	« S'engager sans attendre sur la voie du consensus »
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Vienne Nature contre la LGV Poitiers-Limoges » (position de l'association Vienne Nature)
	L'Écho La Marseillaise	« La Région se prononce sur un schéma régional de ligne grande vitesse » (position du Conseil régional du Limousin)
	La Vie charentaise	« Le contrat de projets au cœur des débats » (délibérations du CESR Poitou-Charentes)
	Le Courrier français de la Vienne et des Deux-Sèvres	« Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges : accord unanime des élus sur le bien-fondé de la démarche »,
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Jean-Pierre Demerliat et la Ligne à Grande Vitesse » (position de Jean-Pierre Demerliat, sénateur de la Haute-Vienne), « Limoges-conseil Régional : La région se prononce pour un schéma de ligne à grande vitesse »
	L'Écho de la Corrèze	« Vers une situation financière et budgétaire de plus en plus difficile » (position du groupe socialiste et apparentés du Conseil général de Corrèze), « la grande vitesse allonge les travaux de l'assemblée »
21 octobre 2006	La Montagne	« La bataille du rail fait encore rage » (retour sur la réunion territoriale de La Souterraine, 10 octobre) « Bataille du rail au conseil municipal » (délibérations du conseil municipal de Guéret)
	L'Echo de la Corrèze	« Conseil Général : La grande vitesse allonge les travaux de l'assemblée »
	La Dordogne libre	« Intérêt marqué pour la ligne Poitiers-Limoges » (délibérations du conseil d'agglomération de Périgueux)
23 octobre 2006	L'Écho de la Creuse	« Le front commun des maires creusois »
	L'Écho de la Corrèze	« Bataille du rail autour de la grande vitesse »
24 octobre 2006	L'Écho La Marseillaise et L'Echo de la Haute-Vienne	« Une ligne pour 22 trains par jour, est-ce bien raisonnable ? »
	Sud Ouest	« Limoges, ville atlantique »
	L'Écho de la Creuse	« TGV : on refait le match »
25 octobre 2006	Le Berry Républicain	« Une cité en devenir » (délibérations du conseil municipal de Reuilly, Indre)
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Les conditions pour une bonne ouverture de notre territoire » (prise de position de Bernard Murat, maire de Brive-la-Gaillarde, sénateur et Président de la communauté d'agglomération de Brive)
26 octobre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« La zone d'habitation à l'étude » (délibérations du conseil municipal de Salbris, Loir-et-Cher), « Les Amis de la Terre : une réponse « inadaptée » » (position de l'association Les Amis de la Terre), « Réseau ferré de France investit dans le Centre »
27 octobre 2006	La Montagne	« La petite gare centenaire inaugurée » (gare de Bourganeuf)
	L'information agricole du Cher	« La richesse humaine : un atout » (article sur la démarche de prospective territoriale engagée par le Conseil général du Cher « Cher 2015 »)
	La Vie corrézienne	« TGV et orientations budgétaires au menu », (délibération du Conseil général de Corrèze)
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Châteauroux-Limoges à 200 km/h en 2008 »
	Centre presse édition	« Les amis de la terre et la liaison Poitiers-Limoges » (position

	Vienne sud	de l'association Les Amis de la Terre)
	La Voix du peuple de Touraine	« Conseil régional du 19 octobre : deux vœux des élus communistes régionaux ont marqué la session » (vœu des élus communistes de la Région Centre sur le POLT)
28 octobre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Les autres dossiers » (délibérations du conseil municipal de Châteauroux), « Ses grands chantiers à la Région » (actions de François Dumon, vice-président du Conseil régional du Centre, en faveur de Vierzon), « Touche pas à mon POLT ! » (position de Jean-Claude Sandrier, député du Cher)
30 octobre 2006	Le Berry Républicain	« Le député répond au Président de RFF » » (position de Jean-Claude Sandrier, député du Cher)
31 octobre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« Consensus sur le barreau Limoges-Poitiers : décentralisation toujours plus chère »
3 novembre 2006	Le Confolentais	« Un accompagnateur pour la navette municipale » (annonce de la réunion de proximité de Confolens lors du conseil municipal de Confolens)
4 novembre 2006	Le Populaire du Centre et La Montagne	Pas la bonne solution » (brève sur la position de Michel Boyon)
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Naissance du Doc-up! »
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Réaménagement des carrières » (délibérations du conseil municipal de Lureuil, Indre)
7 novembre 2006	La Montagne	« Une association de promotion vient de voir le jour »
	Le Populaire du Centre	« Du lobbying pour le TGV »
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Rassemblement d'élus pour le POLT »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Une association pour promouvoir la LGV Poitiers-Limoges-Brive »
	La Dordogne Libre	« Périgueux-Limoges, un tronçon à rénover », (retour sur la réunion territoriale de Périgueux)
8 novembre 2006	Sud Ouest	« Cap sur la capitale », « accord de principe », (retour sur la réunion territoriale de Périgueux)
	La Montagne	« CGPME : réunion d'information »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Les décisions du conseil » (délibérations du conseil municipal d'Orsennes, Indre), « Transports : débat public avec Jean-Michel Bodin (PCF) »
9 novembre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« Jean-Michel Bodin : je pousse pour que le POLT soit inscrit au CPER », « Nouvelle motion pour l'aménagement du réseau ferroviaire »
10 novembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« TGV : ne pas dérailler dans le débat »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« LGV Poitiers-Limoges : un débat en cinq questions », « Le journal de la semaine : manifestation contre la suppression de certains trains Corail »
11-17 novembre 2006	La Corrèze républicaine et socialiste (hebdomadaire)	« Ligne Grande vitesse Limoges-Poitiers » (intervention de Philippe Nauche, Conseiller général, au Conseil général de Corrèze)
11 novembre 2006	Centre Presse édition Vienne sud	« Transports : Feu vert interrégional à la LGV » (brève)
13 novembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« La bataille du rail provoque un rude combat d'idées », « Débat public : la règle du jeu », « Quand le débat devient politique », « LGV Poitiers-Limoges : Aquitaine et Limousin avec Poitou-Charentes », « le conseil adhère à la fondation du patrimoine » (délibérations du conseil municipal de Saint-Civran, Indre)
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Autorail Grande Capacité : une machine au top, mais sur des rails en piteux état »
14 novembre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« Les visionnaires et les rétrogrades de la Ligne à Grande Vitesse » (prise de position de Daniel Dexet, Conseiller général de Guéret nord)

15 novembre 2006	Le Berry Républicain	« Pour le désenclavement ferroviaire du Berry », « Le TGV s'éloigne dangereusement », (retour sur la réunion territoriale de Châteauroux)
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« TGV Poitiers-Limoges : le train de tous les maux », « Oasis de la Brenne et désert berrichon », (retour sur la réunion territoriale de Châteauroux)
	L'Écho de la Haute-Vienne	« TGV Limoges-Poitiers: Châteauroux dit NON! »
16-22 novembre 2006	L'Écho du Berry (hebdomadaire)	« Le Berry et la région TGV Poitiers-Limoges : Tout mais pas ça! » (retour sur la réunion territoriale de Châteauroux)
17 novembre 2006	Le Courrier de la Vienne et des Deux-Sèvres, édition hebdomadaire du 17-22 novembre 2006 et édition quotidienne du 17 novembre 2006	« Les rendez-vous du CESR : il est temps d'ouvrir le dossier santé », (délibérations du CESR Poitou-Charentes)
18 novembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Poitiers-Limoges : nouvelle réunion TGV », (annonce de la réunion thématique Environnement humain et agriculture)
20 novembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« 200 euros par enfant pour la classe de neige » (délibérations du conseil municipal de Murs, Maine-et-Loire)
	La Charente Libre	« LGV Poitiers-Limoges : un groupe de pression s'organise »
21 novembre	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Future ligne TGV Poitiers-Limoges : un débat qui mobilise peu », « Polt contre TGV », « Le débat ouvert jusqu'au 18 décembre »
	Centre Presse édition Vienne sud	« Soutien à Poitiers-Limoges », (délibérations du conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de Poitiers), « LGV Poitiers-Limoges : le bruit fait peur » (retour sur la réunion thématique Environnement humain et agriculture)
	L'Echo de la Haute-Vienne	« TGV Poitiers-Limoges : Assemblée générale de l'association de promotion »
25 novembre 2005	La Dépêche du Midi	« Cahors-Paris via Poitiers: l'idée ne convainc pas »
	La Montagne	« Subventions de la DDJS aux associations locales » (délibérations du conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de Guéret)
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« LGV Poitiers-Limoges : la CAP largement pour », « À pied, à vélo, en bus ou en train », (délibérations du conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de Poitiers)
	Le Progrès	« Mobilisation pour une transversale ferroviaire Alpes-Atlantique »
27 novembre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« La ligne à grande vitesse toujours en débat »
28 novembre 2006	La Charente Libre	« Angoulême-Lyon en deux heures : une pré-étude en cours »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Chronique d'un voyage ordinaire... »
29 novembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Jean-Yves Hugon rêve d'un aéroport militaire »
30 novembre 2006	La Charente Libre	« Débat public LGV à Confolens » (annonce de la réunion territoriale de Confolens)
1er décembre 2006	La Montagne et Le Populaire du Centre	« De l'espace pour le centre de loisirs » (délibérations du conseil communautaire de La Ciate : communauté de communes Creuse Thaurion Gartempe), « L'agglomération de Poitiers soutient la grande vitesse »
	Le Télégramme (édition Brest)	« Rhône-Alpes doit aussi s'ouvrir vers l'ouest » (Assemblée Générale d'ALTRO)
2 décembre 2006	Le Populaire du Centre	« À petits pas vers la grande vitesse » (retour sur la réunion de proximité de Bellac)
6 décembre 2006	Centre Presse	« La Ville soutient la LGV Poitiers-Limoges », « Poitiers veut son TGV » (délibérations du conseil municipal de Poitiers), «

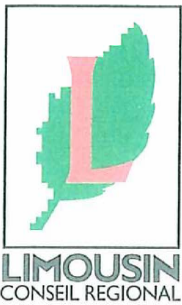
		Monsieur Écho... » (sur la réunion de proximité de Montmorillon)
	L'Essentiel de l'actualité en Poitou-Charentes (quotidien)	« Ligne TGV Poitiers-Limoges », (brève sur les délibérations du conseil municipal de Poitiers)
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Rolland Hénault inventeur de l'Indrien »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« LGV : la CGT appelle à la mobilisation »
8 décembre 2006	La Montagne	« Les élus inquiets à propos du projet de ligne TGV » (délibérations du conseil municipal de Guéret)
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Débat... ou soliloque public » (retour sur la réunion de proximité de Bellac)
	L'Echo de la Creuse	Collectif de défense des services publics : TGV Poitiers-Limoges »
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Les conseillers généraux de la majorité étaient réunis : le petit POLT de Jean-Claude Sandrier » (position du conseiller général communiste du Cher)
9 décembre 2006	Centre Presse	« On ne court pas après le TGV », « Taxi à grande vitesse », (retour sur la réunion de proximité de Montmorillon)
	Presse Océan édition Grand Nantes	« Un aéroport commun pour Nantes et Rennes »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Pour une Charente Limousine sans LGV »
11 décembre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« LGV : départ groupé ! », « Une rue en mémoire de Jean-Marie Messiant » (délibérations du conseil municipal d'Aigurande, Indre), « Au conseil municipal » (délibérations du conseil municipal de Sardent, Creuse)
12 décembre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« Des cars pour le débat sur la LGV » (annonce de la réunion de clôture de Limoges), « Création du syndicat mixte du parc d'activités du Haut Quercy, transports... font débat » (délibérations du conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de Brive),
13 décembre 2006	La Charente Libre	« La LGV ne répond pas aux problèmes posés », « LGV et Poitiers-Limoges : le débat prend de la consistance », « Autoroute TGV sont des nécessités urgentes »
	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Plaidoyer pour une grande transversale » (entretien avec Michel Caniaux, association ALTRO),
	La Montagne et Le Populaire du Centre	« LGV Poitiers-Limoges : dernier round ce soir », « LGV : dernier débat à Limoges, la dernière étape du débat public dans le cadre de l'étude du projet », (annonces de la réunion de clôture de Limoges), « Des débats à grande vitesse » (délibérations du conseil communautaire de la Communauté d'agglomération de Brive)
	Centre presse	« Un train de chiffres vers Limoges » (retour sur la réunion de clôture de Poitiers)
14-20 décembre 2006	Le Confolentais (hebdomadaire)	« Les grandes lignes de la LGV Poitiers-Limoges » (retour sur la réunion de proximité de Confolens)
14 décembre 2006	La Montagne et Le Populaire du Centre	« LGV, un débat passionné et houleux » (retour sur la réunion de clôture de Limoges)
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Seul le POLT répond aux exigences d'irrigation du territoire » (position du comité régional CGT Limousin), « Clôture du débat public sur la LGV : une majorité de oui » (retour sur la réunion de clôture de Limoges)
15 décembre 2006	La Charente Libre	« LGV Limoges-Poitiers : dernier débat crispé » (retour sur la réunion de clôture de Limoges)
	Ouest France	« Nouvel aéroport : un outil indispensable à notre avenir »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Au conseil municipal » (délibérations du conseil municipal de Maisonnisses, Creuse)

15-21 décembre 2006	Le Courrier français édition Berry (hebdomadaire)	« L'inauguration de l'autorail à grande capacité » (intervention de Jean-Claude Sandrier au sujet du POLT lors de l'inauguration de l'AGC Vierzon-Bourges)
17 décembre 2006	Le Populaire du Centre	« Ligne à grande vitesse : les élus favorables » (délibérations du conseil municipal de Saint-Junien)
18 décembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« La bataille du rail » (délibérations du conseil municipal de Bourges, Cher)
19 décembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest	« Irène Félix : elle précise l'inflexion que son intervention a donné à la délibération du conseil municipal », « Jean-Michel Guérineau : durant la discussion sur la contribution de la ville de Bourges au débat (...), j'ai précisé mon avis en rappelant quelques informations sur le projet POLT » (délibérations du conseil municipal de Bourges, Cher)
	Le Populaire du Centre (87)	« Saint Junien à grande vitesse : Une motion a été votée à l'unanimité en faveur du projet entre Limoges et Poitiers : Les élus sur la même ligne »
	L'Écho de la Haute-Vienne	« Les dossiers du conseil municipal » (délibérations du conseil municipal de Saint-Sulpice-Le-Guérétois, Creuse), « Questions cruciales et débat stérile » (retour sur la réunion de proximité de Confolens)
21 décembre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« Forum » (réactions à propos de la réunion de clôture de Limoges)
22 décembre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« CPER : la fin du suspense » (Région Centre)
23 décembre 2006	La Nouvelle République du Centre Ouest/ article mis en ligne sur le site Internet du journal (www.lanouvellerepublique.fr) le 27 décembre 2006	« Indre : il ne manque plus que la signature » (contrat de projets État-Région)
26 décembre 2006	L'Écho de la Creuse	« Les décisions du conseil municipal » (délibérations du conseil municipal de Bourgneuf, Creuse)
28 décembre 2006	le Journal de Gien (hebdomadaire)	« Accord en vue sur le contrat de plan État-Région » (Région Centre)
29 décembre 2006	La Voix du peuple de Touraine	« Le volet ferroviaire du futur Contrat de Projet Etat-Région » (Région Centre)
30 décembre 2006	L'Écho de la Haute-Vienne	« Chiffres »
PRESSE DES COLLECTIVITÉS LOCALES		
16-30 septembre 2006	Brive magazine n°155	« Un débat public pour le TGV Limoges/Poitiers le 21 septembre à Brive »
septembre-novembre 2006	La Lettre du Limousin	« Trains Express Régionaux : ils préfèrent déjà ce train ! »
septembre 2006	Haute-Vienne, le Magazine n°91	Tribune libre : « À l'ouest du nouveau » (position du groupe communiste ADS/MRC du Conseil général de la Haute-Vienne)
octobre 2006	Haute-Vienne, le Magazine n°92	Tribunes libres : « Très Grandement Virtuel » (position du groupe communiste ADS/MRC du Conseil général de la Haute-Vienne), « Ouverture à l'ouest ! » (position du groupe UMP et indépendants du Conseil général de la Haute-Vienne)
1-15 octobre 2006	Brive magazine n°160	« Le « Corrézium » une sifflera pas trois fois » (édito de Bernard Murat, maire de Brive-la-Gaillarde), « L'abécédaire des projets », « Le train des occasions ratées » (tribune libre du groupe des élus socialistes et apparentés), Dossier « Un débat public pour le TGV »
11 octobre 2006	La Gazette des Communes	« Limousin : Projet de ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers : Les socioprofessionnels ouvrent la voie »

16-31 octobre 2006	Brive magazine n°161	Points de vue : « Le « barreau » « coup de bambou » », « Train-train » (groupe des élus socialistes de la ville de Brive), « Les partenaires privés vont-ils se priver ? Ils auraient bien tort ! » (groupe communiste et apparentés de la ville de Brive)
novembre-décembre 2006	Vivre à Limoges n°46	« L'avis du rail »
21 novembre 2006	Communiqué de la ville de Limoges	« L'association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive a tenu son assemblée générale »
	Brève « déplacements » dans la rubrique actualité du site de Limoges Métropole (www.agglo-limoges.fr)	« Association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive »
	La Gazette des Communes	« Centre : Le Berry en révolte contre la LGV Poitiers-Limoges »
décembre 2006 - janvier 2007	La Lettre du Limousin (trimestriel)	« Ligne à Grande Vitesse : vœu pour une stratégie ferroviaire régionale, globale et ambitieuse » (vœu du Conseil régional du Limousin)
PRESSE AUDIOVISUELLE		
4 septembre 2006	France 3 Limousin Poitou-Charentes	Script du reportage
6 septembre 2006	France 3 Limousin Poitou-Charentes	Script du reportage
7 septembre 2006	France 3 Limousin Poitou-Charentes	Script du reportage
20 octobre 2006	France 3 Limousin Poitou-Charentes	Script du reportage
15 novembre 2006	France 3 Limousin Poitou-Charentes	Script du reportage
14 décembre 2006	France 3 Limousin Poitou-Charentes	Script du reportage
PRESSE NATIONALE		
1 ^{er} septembre 2006	Les Échos	« La liaison TGV Poitiers-Limoges hésite entre trois tracés »
6 septembre 2006	Dépêche AFP	« LGV Limoges-Poitiers-Paris: le projet RPF contesté en débat public »
8 septembre 2006	Les Échos	« Front uni dans l'Indre contre la future ligne ferroviaire grande vitesse Poitiers-Limoges »
20 septembre 2006	L'Humanité	« À travers les régions »
22 septembre 2006	La Croix	« Le TGV dynamise les économies locales mais ne les crée pas »,
25 septembre 2006	L'Humanité	« Le TGV nuit-il aux transports régionaux ? »
10 octobre 2006	Dépêche AFP (mondial et presse économique)	« LGV Paris-Limoges : le Limousin pose des conditions »
16 octobre 2006	Les Échos	« LGV » (brève)
2-8 novembre	L'Express	« Un TGV décentralisateur » (projet de l'association ALTRO)

2006		
20 décembre 2006	L'Humanité	« À travers les régions : Limousin » (brèves sur l'actualité des régions)
PRESSE SPECIALISÉE		
8 septembre 2006	Info Éco	« Le débat public est lancé »
	Le Moniteur des travaux publics	« Lancement de deux débats publics ferroviaires »
21 septembre 2006	Le Courrier de la construction et de l'équipement	« Focus sur la LGV Poitiers-Limoges »
12 octobre 2006	L'Antenne, les transports au quotidien	« LGV » (brève)
18 octobre 2006	La Vie du rail	« Limousin : la Région plaide toujours pour le POLT » (brève)
20 octobre 2006	L'information agricole du Cher	« Session d'automne du Conseil général du Cher : ajustement des budgets », « Premières conclusions de Cher 2015 » (présentation du vœu de Nicolas Sansu, conseiller général PCF de Vierzon, pour l'amélioration des liaisons Paris-Orléans-Limoges-Toulouse)
27 octobre 2006	L'Union agricole	« Conseil régional du Limousin : un zeste de TIPP transféré » (budget du Conseil régional du Limousin)
13 décembre 2006	La Vie du rail	« Cahors à quatre heures de Paris, c'est possible »
15 décembre 2006	L'information agricole du Cher	« Des transports pour tous » (article sur le schéma de développement des transports du département du Cher et sur la démarche de prospective territoriale « Cher 2015 »)
décembre 2006	FNAUT Infos (mensuel)	« Certification » (brève)
	Actions Limoges et Haute-Vienne (bimestriel édité par la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne)	« Altro fédère les projets » (Assemblée Générale d'ALTRO)
	L'Élu d'aujourd'hui (mensuel)	« Haute-Vienne : TGV virtuel »
PRESSE INTERNET		
12 et 14 octobre 2006	Site de France 3 Limousin Poitou-Charentes (www.limousin-poitou-charentes.france3.fr)	« Le Limousin exhume son projet POLT », « LGV Limoges-Poitiers : les maires applaudissent »
18 octobre 2006	Communiqué de la ville de Limoges paru sur le site de L'Union (www.lunion.presse.fr)	« La Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges à l'ordre du jour de la réunion des réseaux de villes Limoges Poitiers et Limousin Axe Majeur (Limoges, Brive, Tulle, Guéret) »
14 décembre 2006	www.carrefourlocal.com (site du Sénat consacré aux collectivités locales)	« Infrastructures ferroviaires et routières : le gouvernement précise sa politique dans le Cher »
15 décembre 2006	www.citron-vert.info (site émanant du parti des Verts)	« Le TGV contre les territoires : l'exemple limousin »
PRESSE GRATUITE		
4 septembre 2006	L'Info Corrèze	« Débat public : Ligne à grande vitesse : Parlons-en »
5 septembre 2006	L'Info Haute-Vienne	« Il sera une voie dans l'ouest »

ANNEXE 5 - LES DEMANDES D'ETUDES REÇUES PAR LA CPDP



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

André PAMBOUTZOGLOU
Vice-Président chargé des Transports Collectifs
et des Infrastructures
27, bd de la Corderie
87031 LIMOGES Cédex



Madame Pierrette LARIVAILLE
Présidente de la CPDP LGV
POITIERS LIMOGES
31 place de la République
87000 LIMOGES

Limoges, le 7 novembre 2006

Madame la Présidente,

Lors des différentes réunions en Préfecture de Région du Comité de Suivi du Projet de LGV Poitiers-Limoges, où je représentais la Région Limousin, j'avais demandé la réalisation d'études devant contribuer à la constitution du dossier de saisine. J'ai réitéré ces demandes lors de la réunion des acteurs, dans les réunions du débat, dans mon courrier du 3 octobre 2006.

Elles concernaient :

- l'étude des aménagements à mettre en œuvre, notamment par des portions de LGV, d'utilisation de nouveaux matériels, pour parvenir progressivement à une durée de parcours de 2 h-2 h 10 entre Paris et Limoges. Ces aménagements progressifs, qui sont le propre des LGV, auraient pour avantage de ne pas mettre en hibernation ferroviaire durable les populations et l'aménagement de l'espace Central.

- l'étude du devenir des circulations sur l'axe POLT entre Limoges-Chateauroux-Vierzon-Paris, entre Brive-Cahors-Toulouse dès lors que le "barreau", s'il était concrétisé, réaliserait les 11 circulations aller-retour actuelles Limoges-Paris en passant par Poitiers.

Il n'y a rien dans le dossier présenté mis à part une évocation du projet de 1992 et une caricature du TGV pendulaire dont le même maître d'ouvrage a toujours sa signature de réalisation apposée au bas du protocole.

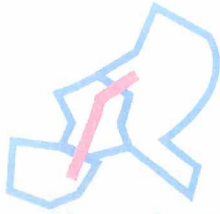
Ayant participé à la quasi totalité des réunions du débat public j'ai constaté que ces deux questions sont au centre des préoccupations. C'est pourquoi je vous confirme que ces demandes sont bien exprimées en direction de la Commission puisque dans votre courrier du 23 octobre vous semblez les avoir interprétées différemment.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Conseil Régional
Limousin

27, boulevard
de la Corderie
87031 Limoges cedex
téléphone
(33) 05 55 45 19 00
télécopie
(33) 05 55 45 18 25

André PAMBOUTZOGLOU



Madame la Présidente,

Le 5 Septembre, lors de l'ouverture du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse devant relier Poitiers à Limoges, je vous ai sollicitée afin de réaliser une étude comparative sur le projet alternatif initié par notre association.

Je vous rappelle qu'il s'agit de mettre Châteauroux à 1 heure de Paris et Limoges à 2 heures par une ligne grande vitesse passant par Orléans-Vierzon-Châteauroux et Limoges.

Au regard du résultat des 3 réunions qui se sont déroulées sous votre présidence, un changement s'impose au niveau des études.

Ce jour, je sollicite officiellement que les études intitulées dans le document joint (Lexique / liste des études se trouvant page 95 dans le dossier du maître d'ouvrage) soient réalisées par les prestataires ayant effectuées celles du projet Poitiers-Limoges.

Ces études seront financées par Réseau Ferré de France et devront se porter sur les villes desservies dans notre projet à l'exception de Nevers et Clermont-Ferrand.

Je demande que notre association soit tenue informée de l'avancement des études au même titre que RFF tant sur les courriers échangés que sur les réunions.

La réalisation de ces études permettra de reconnaître le bien-fondé et la pertinence du projet TGV-Capitole.

Bien entendu, ces études devront être réalisées avant d'entamer la poursuite du projet Poitiers-Limoges.

Je vous prie de croire, Madame La Présidente, en l'expression de mes respectueux hommages.

Le Président

Didier THILLET

CPDP
Madame La Présidente
Madame Pierrette LARIVAILLE
31, Place de la République
87000 LIMOGES

LISTE DES ÉTUDES CONDUITES DANS LE CADRE DE LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC

Études publiées par RFF en 2006

Études	Prestataires	Contenu
Étude prospective des effets d'aménagement et de développement des territoires	Setec Organisation	Diagnostic du contexte territorial et analyse des effets d'une LGV Poitiers-Limoges sur l'aménagement et le développement des territoires concernés.
Étude environnementale	Centre d'Études techniques de l'Équipement (CETE)	Recensement des caractéristiques environnementales de l'espace (en particulier les options de passage) dans lequel pourrait s'inscrire le projet.
Analyse du réseau régional de transport	Beauvais Consultants	Description et analyse du réseau régional de transport.
Étude d'infrastructure	Systra	Méthodologie de conception et de sélection des solutions. Présentation des options de passage et de leurs caractéristiques (situation géographique, temps de parcours, estimations).
Étude de trafics	Systra	Estimation des prévisions de trafics rapportées aux différentes options de passage du projet.
Étude socio-économique	Systra	Bilan et évaluations économiques des différentes options de passage du projet.
Analyse des gares potentielles du projet	Setec Organisation	État des lieux (analyse urbaine, fonctionnelle et de transport) des gares qui seront à desservir par le projet.

Les études sont consultables sur le site Internet de la Commission particulière du débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges (www.debatpublic.com/paris/limoges) ainsi que dans ses locaux à Limoges.

Demande d'étude Complémentaire FNAUT (Jean-Louis Camus)

(Par Mail le 27 novembre 2006)

Merci pour votre courriel me communiquant la réponse de RFF. Celle-ci ne me donne pas satisfaction car elle ne répond pas à la question posée. En effet, comme j'ai eu l'occasion de le préciser (réunion de La Souterraine), le Y renversé pour lequel nous demandions une étude n'était pas le projet auquel fait référence RFF, repris au schéma directeur de 1992 et au rapport du Maître d'ouvrage qui ne comprend qu'une branche commune réduite: Paris-Etampes.

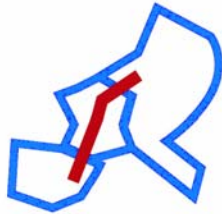
Comme je l'ai précisé lors de la réunion précitée, le projet de Y renversé duquel nous avons parlé comprend un tronçon commun de Paris à Vierzon et deux branches, une vers Limoges et une autre vers Bourges, Montluçon et Clermont-Ferrand. Du fait d'un tronçon commun beaucoup plus long, il diminue le coût des TGV Limousin et Auvergne repris dans le schéma directeur et le rapport.

Ce projet a été défendu notamment par la CCI de Montluçon - Gannat, qui lui donnait un prolongement vers Béziers/Narbonne et Barcelone, (rapport de Mars 1993) et les CCI des régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées (dossier de réflexion de septembre 1990).

La solution du Y renversé a été proposée par M. Walrave comme alternative à la solution Paris - Poitiers - Limoges, mettant Limoges à 1h45 de Paris au lieu de 2h avec la solution précédente (Limoges le 18 juillet 1990).

Nous renouvelons donc notre demande de reprise de l'étude de ce Y renversé qui a été interrompue

**ANNEXE 6 - ETUDE COMPLEMENTAIRE SUR LE PROJET DE LGV PROPOSE
PAR L'ASSOCIATION TGV BERRY-LIMOUSIN- PYRENEES**



TGV Berry-Limousin- Pyrénées

Châteauroux le 5 Septembre 2006

Madame la Présidente,

Aujourd'hui, 5 Septembre 2006 débute à Limoges le débat public concernant le projet de ligne grande vitesse Poitiers-Limoges.

Le 22 Novembre 2002, les statuts de l'association TGV BERRY-LIMOUSIN-PYRENEES étaient déposés en Préfecture de Châteauroux.

Notre association a pour but la construction d'une ligne grande vitesse afin de relier PARIS à CHATEAUROUX en 1 heure et PARIS à LIMOGES en 2 heures dans un premier temps et 1 h 30 dans un second temps, via BEAUVILLIERS, ORLEANS-VIERZON, CHATEAUROUX, La SOUTERRAINE et LIMOGES.

Je vous rappelle que notre projet permet entre autre, de désenclaver le centre du territoire national en le raccordant au réseau européen de la grande vitesse.

L'itinéraire proposé desservira 12 départements représentant 4 millions d'habitants contre à peine 900 000 pour le projet Poitiers-Limoges.

Aussi, j'ai l'honneur de solliciter officiellement une étude comparative effectuée par RFF en tenant compte du nombre d'habitants bénéficiaires et de l'équilibre de l'aménagement du territoire.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'expression de ma considération distinguée.

Le Président



Didier THILLET

CPDP
Projet de ligne grande vitesse Poitiers-Limoges
Madame La Présidente
Madame Pierrette LARIVAILLE
31 Place de la République
87000 LIMOGES

DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Eléments d'analyse du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Châteauroux-Limoges
rassemblés par le groupe d'échanges RFF-Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées,
présidé par la CPDP

Note de la Présidente de la Commission

Dans le cadre du débat public sur le projet de ligne grande vitesse Poitiers-Limoges présenté par Réseau ferré de France, deux demandes d'étude comparative de ce projet avec un projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Châteauroux-Limoges, via Beauvilliers, ont été faites lors de la première réunion du débat qui s'est tenue à Limoges le 5 septembre 2006: l'une par Monsieur Jean-Yves Hugon, député de l'Indre, -qui l'avait d'ailleurs formulée dans un courrier adressé au Président de la Commission Nationale du Débat Public avant même l'ouverture du débat-, l'autre par le Président de l'Association TGV -Berry-Limousin-Pyrénées, Monsieur Didier Thillet, par courrier remis en mains propres à la Présidente de la CPDP.

Pour répondre à ces demandes, la Commission a mis en place, en accord avec les parties concernées, un groupe d'échanges entre RFF et l'Association, dont la Présidente de la Commission a assuré elle-même l'animation, assistée de la Secrétaire Générale.

Lors de la première réunion du groupe qui s'est tenue le 26 septembre 2006, il a été convenu que cette étude dont la durée était limitée à celle du débat, ne pouvait être qu'une étude de « dégrossissage » portant sur l'évaluation des coûts de la solution proposée et de l'aire d'influence du projet, étendue par la suite à celle du potentiel de trafic.

Les résultats de l'analyse conduite par RFF ont été présentés à l'Association au fur et à mesure : d'abord les éléments de coûts qui n'ont pas fait l'objet de commentaires particuliers, et les aires d'influence du projet sur lesquelles des compléments ont été demandés. Les calculs relatifs au potentiel de trafic et les hypothèses afférentes, qui ont été présentés à la réunion du 13 novembre, n'ont a priori pas convaincu l'Association. Malheureusement celle-ci a tardé à faire part de ses points de désaccord : ils figurent, avec l'ensemble de ses observations sur les trois notes présentées par RFF, dans le document joint à la « Note d'analyse » de RFF ; ce document n'a été porté à la connaissance de la Commission que le 12 décembre et donc trop tard, pour que RFF puissent y répondre avant la fin du débat et faire part de son point de vue, ce que la Commission ne peut que regretter.



DEBAT PUBLIC SUR LA LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

***Les conditions de réalisation d'une ligne à
grande vitesse Paris-Orléans-Châteauroux-
Limoges***

NOTE D'ANALYSE

Décembre 2006

AVERTISSEMENT

Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, est maître d'ouvrage du projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Poitiers et Limoges. A ce titre, RFF présente ce projet au débat public qui se déroule du 1er septembre au 18 décembre 2006.

RFF a conduit les études générales et techniques de ce projet, études qui s'inscrivent dans le cadre de la préparation du débat public et qui sont toutes mises à disposition du public à l'occasion de celui-ci.

Dans le cadre du débat public, un projet de LGV Paris-Châteauroux-Limoges a été présenté par l'association TGV Berry Limousin Pyrénées : le TGV Capitole.

La présente note fait suite, sous l'égide de la Commission particulière du débat public, à un travail d'échanges entre Réseau ferré de France et l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées. Trois réunions d'échanges se sont déroulées afin de partager sur le projet TGV Capitole. A chacune de ces réunions RFF a remis à l'association et à la Commission particulière du débat public une note d'analyse du projet de TGV Capitole. La première est relative aux coûts du projet et aux gains de temps qu'il procurerait, la seconde à la population concernée par le projet et la dernière au potentiel de trafic.

Ces trois notes d'analyse sont regroupées dans le présent document dans leur forme initiale³, telles qu'elles ont été présentées lors des réunions. Ce qui explique certaines redondances entre elles.

Conformément à la demande formulée dans le cahier des charges défini par la Commission particulière du débat public, ce travail constitue un premier niveau d'analyse destiné à l'éclairer ainsi que l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées sur la pertinence de ce projet.

³ Sauf la troisième note qui, à la demande de la Cpdp, a donné lieu à des précisions (en bleu).

LES PRINCIPAUX RESULTATS

- Le coût total d'une LGV Paris-Châteauroux-Limoges est estimé à plus de 4 milliards d'euros, pour permettre un trajet Paris-Limoges en 1h30 (sans arrêt).
- La première phase de cette LGV, entre Paris et Châteauroux, est estimée à environ 2,2 à 2,4 milliards d'euros⁴, pour permettre un trajet Paris-Limoges en 2 heures (sans arrêt).
- Le bassin de la population desservie par le TGV Capitole est de 1 260 500 habitants. Il est de 751.000 habitants pour le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges.
- On peut estimer le trafic TGV Capitole à environ 2,6 millions de voyageurs, soit 400 000 à 500 000 de plus que sur le projet de LGV Poitiers-Limoges
- Sur la base d'un coût d'investissement de 2,4 milliards d'euros, et en utilisant les normes habituelles de calcul de rentabilité socio-économique, le taux de rentabilité interne socio-économique du TGV Capitole est inférieur à 1%. Le trafic supplémentaire apporté par ce projet ne compense pas son surcoût de 1 milliard d'euros.

⁴ Le coût de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges est estimé à 1,15 à 1,3 milliard d'euros.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT

LES PRINCIPAUX RESULTATS

I. ANALYSE SOMMAIRE DU "TGV CAPITOLE", PROJET PRESENTE PAR L'ASSOCIATION TGV BERRY - LIMOUSIN - PYRENEES

II. POTENTIEL DE TRAFIC D'UN PROJET DE LGV SUIVANT UN AXE NORD/SUD : ANALYSE COMPAREE LGV POITIERS LIMOGES ET « TGV CAPITOLE » - POPULATION CONCERNEE ET GAINS DE TEMPS

III. NOTE SUR LE POTENTIEL DE TRAFIC D'UN PROJET DE LGV SUIVANT UN AXE NORD/SUD

I. ANALYSE SOMMAIRE DU "TGV CAPITOLE", PROJET PRESENTE PAR L'ASSOCIATION TGV BERRY - LIMOUSIN - PYRENEES

Note remise à la Cdpd et à l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées lors de la première réunion d'échange le 26 septembre 2006.

La présente note s'inscrit dans le cadre de la demande de la CPDP de la ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, consistant à analyser un projet de l'association TGV Berry Limousin Pyrénées (TGV Capitole).

Elle explicite l'analyse faite par RFF en ce qui concerne les temps de parcours et les coûts estimatifs.

L'analyse se base sur des ratios de coût que RFF applique avant études spécifiques. Ces ratios sont issus de retour d'expérience de projets aboutis et d'études plus approfondies, ainsi que généralement appliqués par les ingénieries travaillant pour le compte de RFF, sur divers projets ferroviaires de lignes à grande vitesse (LGV).

Il convient de préciser que l'analyse qui suit ne s'appuie pas sur une connaissance suffisante des enjeux environnementaux et ne prend pas en compte les éventuelles contraintes d'insertion, hormis ce qui est nettement visible sur une carte, comme les monts d'Ambazac par exemple. Les points particuliers comme le franchissement de la Loire ou le passage en forêt de la Sologne n'ont fait l'objet d'aucune évaluation particulière.

I.1. CARACTERISTIQUES DU PROJET PROPOSE PAR L'ASSOCIATION

Le projet consiste en une ligne nouvelle en deux phases entre Paris et Limoges. Le projet se poursuivrait vers Toulouse, mais l'analyse de RFF ne se fait que jusqu'à Limoges, conformément à la demande qui lui a été faite et au peu de temps alloué.

Les deux phases proposées jusqu'à Limoges sont les suivantes :

- Phase 1 : Paris / Beauvilliers / Châteauroux,
- Phase 2 : Châteauroux / Limoges.
-

Le projet consisterait à emprunter environ 100 km sur la ligne à grande vitesse LGV Atlantique (ou LN2) existante, puis à longer plus ou moins l'axe ferroviaire suivant le sens nord sud jusqu'à Limoges.

L'association a estimé les temps de parcours entre Paris et Châteauroux à 1 heure pour un TGV direct sans arrêt. La première phase se traduirait par un temps de parcours entre Paris et Limoges en 2 heures. La deuxième phase ferait gagner ½ heure entre Châteauroux et Limoges, ce qui se traduirait par un Paris-Limoges direct en 1 heure 30 (le temps reste inchangé entre Paris et Châteauroux).

Phase 1 :

Création d'une ligne nouvelle sur environ 165 à 170 kilomètres, ayant pour origine la LGV Atlantique (à environ 90 /100 km de Paris) et se raccordant sur la ligne existante aux alentours de Châteauroux.

Après un raccordement à créer à hauteur de Beauvilliers (à 220 km/h, la LN2 étant parcourue à 300 km/h), la ligne nouvelle traverserait la Beauce jusqu'à Orléans. Le tracé sur cette portion franchirait successivement la RD927 et la RN157, pour s'infléchir vers l'est en parallèle à l'autoroute A10.

Après avoir parcouru la Beauce sur 45 km environ, la ligne nouvelle contournerait la ville d'Orléans en passant par ses faubourgs, à environ 7 km à 10 km à l'ouest du centre d'Orléans.

Dans cette zone, le tracé franchirait une succession d'infrastructures sur environ 15 km, ainsi que la Loire et un de ses affluents le Loiret. Du nord au sud, la ligne franchirait : la RD 955, la RN 157, l'A 10, la ligne ferroviaire Orléans-Tours, la RN 152, la Loire et son affluent le Loiret, la RD 951 et passerait vers la commune de St-Hilaire. Cette succession distingue cette partie comme une partie plus complexe et plus coûteuse.

La ligne se prolongerait ensuite dans la forêt de la Sologne, franchirait la RD 15 et l'autoroute A71, à proximité d'un camp militaire, en cherchant à s'inscrire plus au sud dans un couloir d'infrastructures existantes entre l'A71 et la RN 20.

La section suivante, d'une longueur d'environ 60 km, franchirait une zone humide qui est un territoire écologique remarquable en faune et flore, passerait à proximité de Salbris, puis dévierait légèrement vers l'ouest, où une gare nouvelle serait prévue à proximité de Vierzon. Cette gare nouvelle de Vierzon se situerait à proximité de l'autoroute A85 à environ 20 km de Romorantin.

La création d'une gare nouvelle externe à Vierzon diminuerait le temps de parcours intrinsèque entre Paris et cette gare par rapport au temps entre Paris et la gare actuelle, mais, il faudrait un moyen de locomotion supplémentaire pour se rendre en centre ville, et de l'ordre d'une quinzaine à une vingtaine de minutes supplémentaires pour changer de moyen de locomotion et faire le parcours en voiture ou en bus⁵.

Enfin, la ligne nouvelle poursuivrait à l'ouest de Vierzon, traverserait la RN76 et le Cher, puis resterait à l'ouest de l'autoroute A20, sur un linéaire total d'environ 45 km à 50 km.

A l'arrivée à Châteauroux, d'après les explications données par l'association, il y aurait lieu de prévoir une gare nouvelle à proximité de l'aéroport de Déols, afin d'y organiser un transfert modal. L'idée repose sur une complémentarité entre une future ligne à grande vitesse et l'aéroport, tout en assurant une liaison avec Châteauroux. Cette disposition nécessiterait la mise en place d'un système de navette entre la gare nouvelle et le centre ville. Il est donc nécessaire de considérer un temps supplémentaire d'environ 15 minutes pour y accéder.

⁵ *Les temps de parcours annoncés dans cette note ne sont pas pris en compte jusque dans les centres des villes, mais en gares nouvelles. Ce ne sont pas ces temps qu'il faut considérer comme temps de projet pour le voyageur.*

Phase 2 :

Création d'une ligne nouvelle parallèle à l'axe existant entre Châteauroux et Limoges, de 130 km.

A partir de Châteauroux et jusqu'à Limoges, il n'est pas prévu de gare nouvelle.

Le parcours entre Châteauroux et Limoges fait de l'ordre de 140 km sur la ligne ferroviaire existante, ce qui induit une ligne nouvelle plus directe d'environ 130 km. A 90 km au sud de Châteauroux, la ligne nouvelle commencerait une traversée des Monts d'Ambazac en direction de Limoges, ce qui nécessiterait de nombreux ouvrages de franchissement et des tunnels.

I.2. ESTIMATION DES TEMPS DE PARCOURS

Paris – Châteauroux

Le temps de parcours entre Paris et Beauvilliers sur la LN2, est de l'ordre de 25 minutes.

Pour parcourir 165 km à 170 km à 320 km/h, il faut de l'ordre de 35 minutes, y compris les accélérations/décélérations. Le temps de parcours serait proche d'une heure pour rejoindre une gare nouvelle de Châteauroux, à partir de Paris.

Au sud de Châteauroux

Le temps de parcours entre Châteauroux et Limoges est d'environ 1 heure actuellement. Avec une ligne nouvelle d'environ 130 km à 320 km/h, le temps de parcours serait de l'ordre de 28 à 30 minutes, en y comptant les accélérations/décélérations et serait de l'ordre de 26 minutes pour un train direct. Ainsi, après la réalisation d'une deuxième phase, un temps de parcours de 1h25 à 1h30 pourrait être envisagé entre Paris et Limoges, pour un TGV direct sans arrêt.

I.3. ESTIMATIONS DES COUTS

Il est possible d'envisager des portions à une voie, les estimations sommaires produites ici en tiennent compte. Cependant, à ce niveau d'analyse, il n'est pas possible de garantir une telle hypothèse, parce que l'exploitation de cette ligne ne serait pas indépendante du reste des lignes sur lesquelles elle devrait se greffer, que cela soit la ligne LN2 ou que cela soit la ligne classique actuelle.

A noter qu'il faut limiter la partie à une voie en continu, pour un niveau de desserte à peu près similaire à celui de la LGV Poitiers-Limoges, à 70 / 75 km. Il faudrait également systématiser la ligne à deux voies aux entrées/sorties des gares et sur une longue distance au sud du raccordement sur la LN2. Ce point particulier est un point de contrainte d'exploitation, qui ne peut être compatible avec une exploitation à une seule voie. En effet, l'insertion sur la LN2 devra se faire entre deux trains venant du réseau ouest, qui sera très sollicité par les trains Paris Bordeaux, Paris Rennes et au-delà vers les pointes de la Bretagne, Paris Nantes et Paris La Rochelle, Paris Toulouse et Paris la frontière espagnole. Le « TGV Capitole », à la jonction de raccordement avec la LGV Atlantique, devra circuler à 220 km/h (limitation d'aiguillage), ce qui perturbera le rythme et le cadencement des trains de l'ouest qui seront à 320 km/h, le temps qu'il regagne une vitesse identique aux autres trains (cas du sens province vers Paris, mais idem dans l'autre sens).

Paris – Châteauroux

Sur les 165 / 170 km de ligne nouvelle, on peut envisager une portion à une voie, par exemple entre Orléans et Vierzon sur la partie de 60 km. On peut estimer ainsi la ligne nouvelle (LN) :

- Raccordements sur la LGV Atlantique LN2 et sur la ligne existante à Châteauroux : 50 M€ à 100 M€ ;
- 45 km de LN à 2 voies (traversée de la Beauce) à 11 M€/km : 500 M€ ;
- 15 km de LN à 2 voies (traversée des faubourgs d'Orléans) : 25 M€ à 30 M€/km : 400 M€ ;
- 60 km de LN à 1 voie (entre Orléans et Vierzon) à 8,5 M€/km : 500 M€ (si 2 voies 650 M€) ;
- 45 à 50 km de LN à 2 voies (entre Vierzon et Châteauroux) à 13 M€/km : 650 M€ ;
- 2 gares nouvelles à Vierzon et à Châteauroux : de 50M€ à 100 M€
-

Soit un montant total estimé à 2,15 / 2,25 milliards d'€ (et si deux voies partout 2,3 à 2,4 milliards d'€).

S'il n'était pas prévu de gare nouvelle à Vierzon, il serait nécessaire de prévoir deux raccordements supplémentaires sur la ligne actuelle, ce qui élèverait le coût du projet d'environ 50 à 100 M€.

Au sud de Châteauroux

On peut décomposer les 130 km de ligne nouvelle (LN) de la façon suivante :

- 100 km de LN à 2 voies : de 15 M€ à 16 M€/km : 1,5 milliard d'€ et si portion de 70 km à une voie : 1,35 milliards
- 30 km avec ouvrages conséquents et tunnels (franchissement des Monts d'Ambazac) : 30 M€/km à 40 M€/km : 1 milliard d'€

Soit un montant total de l'ordre de 2,35 à 2,5 milliards d'€.

Au total, le coût d'une LGV Paris – Châteauroux - Limoges est estimé à environ 4,5 milliards d'euros, pour permettre un trajet Paris-Limoges sans arrêt réalisé en 1 heure et demie.

La phase 1 d'une LGV entre Paris et Châteauroux est estimée à environ 2,2 à 2,4 milliards d'euros, pour permettre un trajet Paris-Limoges sans arrêt en 2 heures.

II. POTENTIEL DE TRAFIC D'UN PROJET DE LGV SUIVANT UN AXE NORD/SUD : ANALYSE COMPAREE LGV POITIERS LIMOGES ET « TGV CAPITOLE » - POPULATION CONCERNEE ET GAINS DE TEMPS

Note remise à la Cpdp et à l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées lors de la deuxième réunion d'échange du 18 octobre 2006

PRINCIPES DE BASE A CONSIDERER

L'intérêt d'un projet ferroviaire pour la collectivité se mesure en rapprochant le coût d'investissement d'un projet avec ses avantages, et en estimant sa rentabilité socio-économique, selon des normes en vigueur définies par le ministère des transports.

Pour un projet de ligne à grande vitesse, les avantages les plus significatifs et les plus dimensionnants pour la rentabilité socio-économique (ou l'efficacité socio-économique du projet) sont les gains de temps apportés aux voyageurs potentiels du futur TGV, qu'ils soient (1) déjà utilisateurs du train, (2) reportés à partir d'autres modes de transport vers le mode ferroviaire, ou (3) induits (nouveaux voyageurs). En effet, **le gain de temps procuré par un projet accroît le nombre de voyageurs**. Ce gain de temps est différent pour chaque origine – destination (O/D).

Il est donc intéressant, bien qu'il ne s'agisse pas d'un critère de décision, de comparer les projets du point de vue des populations desservies potentiellement et du gain de temps procuré pour chaque partie de la population concernée.

Entre deux zones origine-destination, le **trafic potentiel dépend en partie du nombre d'habitants desservis de chaque zone (bassin maximum), mais il dépend surtout :**

- du **coût de transport** par rapport à une situation de référence,
- du **temps de parcours** entre ces deux zones,
- et du **niveau et de la nature de la desserte**.
-

Par ailleurs, le gain de temps généré par le projet permet de déterminer le trafic additionnel du projet et notamment la part captée sur les autres modes de transport.

Ainsi, la « **population desservie** » **ne constitue pas la seule variable explicative du niveau de trafic d'un projet** car on peut avoir des zones desservies à forte population, mais à faible gain de temps, auquel cas il y aura peu de trafic sur le projet. Ceci explique pourquoi **il n'y a pas de corrélation directe entre les quantités de population desservies et les trafics attendus d'un projet**. Par conséquent, **deux projets ne peuvent être comparés en termes de trafics attendus sur le seul critère de la population desservie par chacun de ces deux projets**.

LGV POITIERS-LIMOGES, TGV CAPITOLE : QUELLES POPULATIONS DESSERVIES POUR QUELS TRAFICS ?

On trouve ici un tableau des populations desservies par le projet de LGV Poitiers-Limoges d'une part et, par un autre projet appelé le « TGV Capitoile » d'autre part.

Population desservie par une LGV Poitiers Limoges et par une LGV suivant un axe Nord/Sud

	Population des Aires Urbaines en 1999		Croissance annuelle entre 1990 et 1999
	LGV Poitiers Limoges	TGV Capitoile	
Orléans		356 000	0.87%
Vierzon + Romorantin		70 000	-0.74%
Châteauroux		90 500	-0.13%
Poitiers	209 000		1.10%
Limoges	248 000	248 000	0.28%
Brive	89 000	89 000	0.15%
Cahors	38 000	38 000	0.54%
Tulle et Ussel	45 000	45 000	-0.53%
Rodez	65 000	65 000	0.29%
Aurillac	57 000	57 000	
Bourges		123 500	-0.16%
Montluçon		78 500	-0.51%
Total	751 000	1 260 500	

La population desservie par le projet TGV Capitoile est d'environ 510 000 habitants supplémentaires, soit environ + 68%. Cependant, comme expliqué précédemment, il serait faux de considérer que le TGV Capitoile générerait 68% de trafic supplémentaire à la LGV Poitiers-Limoges.

Plusieurs autres éléments doivent être considérés :

- La relation Orléans – Ile-de-France, s'il y avait une gare TGV à Orléans, ne constituerait pas un potentiel de trafic important. En effet, la nature des services offerts actuellement satisfait déjà à un besoin de fréquence et de cadencement sur un temps de parcours d'environ une heure. Le gain de temps escompté avec un projet de type TGV Capitoile, environ 15 minutes en gare nouvelle (et non en centre ville), est faible. Par ailleurs, le coût d'un billet TGV est supérieur à celui d'un billet de train classique. Ces deux facteurs contribuent vraisemblablement à générer peu de trafic supplémentaire.
- Les gains de temps escomptés sur les parcours entre Paris et les principales villes situées au nord de Limoges n'offriraient pas, au sens socio-économique et pour les voyageurs supplémentaires transportés, autant d'avantages que pour les villes situées au sud de Limoges (gain d'environ 20 minutes pour Bourges, gain de 25 minutes pour Vierzon et gain de 50 minutes pour Châteauroux en gare nouvelle –donc moins en centre ville-). S'ils peuvent être intéressants en soi, ces gains le sont moins au sens de la valorisation socio-économique du gain de

temps, en raison d'un nombre limité de personnes pouvant en profiter et d'un gain moindre que les villes de Limoges et au sud de Limoges.

Des analyses pour déterminer un ordre de grandeur du trafic émis et reçu par chaque zone concernée, dans le cas du projet de TGV Capitole, peuvent être menées par RFF, sans pour autant mener des études détaillées, à ce niveau d'approche.

Sous réserve d'analyse plus approfondie, il est vraisemblable que le trafic plus élevé sur le TGV Capitole ne sera pas suffisant pour contrebalancer le supplément de coût de ce projet.

III. NOTE SUR LE POTENTIEL DE TRAFIC D'UN PROJET DE LGV SUIVANT UN AXE NORD/SUD

Note remise à la Cpdp et à l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées lors de la troisième réunion d'échange du 13 novembre 2006, complétée le 7 décembre par les précisions demandées par la CPDP

1. PRINCIPES DE BASE A CONSIDERER

L'intérêt d'un projet ferroviaire pour la collectivité s'apprécie d'une part à partir d'un bilan socio économique et d'autre part en prenant en compte les effets non monétarisés en termes d'aménagement du territoire. Le bilan socio économique est calculé en rapprochant le coût d'investissement d'un projet avec ses avantages, et en estimant sa rentabilité socio-économique, selon des normes en vigueur définies par le ministère des transports.

Pour un projet de ligne à grande vitesse, les avantages les plus significatifs et les plus dimensionnants pour la rentabilité socio-économique (ou l'efficacité socio-économique du projet) sont les gains de temps apportés aux voyageurs potentiels du futur TGV, qu'ils soient (1) déjà utilisateurs du train, (2) reportés à partir d'autres modes de transport vers le mode ferroviaire, ou (3) induits (nouveaux voyageurs). En effet, **le gain de temps procuré par un projet accroît le nombre de voyageurs**. Ce gain de temps est différent pour chaque origine-destination (O/D).

Il est par ailleurs intéressant, bien qu'il ne s'agisse pas d'un critère de décision, de comparer les projets du point de vue des populations potentiellement desservies et du gain de temps procuré pour chaque partie de la population concernée.

Entre deux zones origine-destination, le **trafic potentiel dépend en partie du nombre d'habitants desservis de chaque zone (bassin maximum), mais il dépend surtout :**

- ✓ du **coût de transport** par rapport à une situation de référence,
- ✓ du **temps de parcours** entre ces deux zones,
- ✓ et du **niveau et de la nature de la desserte**.

Par ailleurs, le gain de temps généré par le projet permet de déterminer le trafic additionnel du projet et notamment la part captée sur les autres modes de transport.

2. AIRE D'ATTRACTION DES GARES ET POPULATIONS DESSERVIES

Ainsi, la « population desservie » ne constitue pas la seule variable explicative du niveau de trafic d'un projet car on peut avoir des zones desservies à forte population, mais à faible gain de temps, auquel cas il y aura peu de trafic sur le projet. Ceci explique pourquoi **il n'y a pas de corrélation directe entre les quantités de population desservies et les trafics attendus d'un projet. Par conséquent, deux projets ne peuvent être comparés en termes de trafics attendus sur le seul critère de la population desservie par chacun de ces deux projets.**

Les enquêtes réalisées dans le cadre des études d'APS⁶ de la LGV Bretagne Pays de la Loire ont permis d'identifier le point origine ou destination final du déplacement ainsi que la distance et le temps d'accès à la gare.

Ce type d'enquête est extrêmement précieux pour apprécier l'aire de chalandise d'une gare que l'on peut mesurer par la distance ou le temps que les voyageurs sont disposés à consacrer à leur pré ou post acheminement vers ou depuis la gare. De manière générale, ces enquêtes montrent que les pré et post acheminements sont réalisés dans 90 % des cas en voiture particulière et que l'aire d'influence de la gare décroît avec le temps d'accès à la gare. Plus une personne est éloignée de la gare, plus la probabilité qu'elle aille à la gare centre pour effectuer un déplacement en train est faible.

L'exploitation de l'enquête sur les relations Paris Angers et Paris le Mans [qui sont déjà reliées par TGV](#) montrent qu'environ 85% des voyageurs vont ou viennent en voiture particulière à partir d'un point situé à l'intérieur du pôle urbain soit à 10 mn de la gare.

[95%](#) des voyageurs vont ou viennent d'un point situé [à moins de 20 mn](#) de la gare et [seuls 5%](#) viennent d'un point [entre 20 mn et 45 mn](#). Au-delà de 45 mn, la capacité d'attraction de la gare centre devient négligeable.

Ceci montre bien que le trafic provient pour l'essentiel d'un territoire principalement limité aux pôles urbains et que la population desservie correspond à celle située dans l'aire d'influence de la gare.

En transposant ces éléments d'analyse au département de l'Indre, il paraît clair que Issoudun et Argenton/Creuse qui sont à 15 à 17 mn environ de Châteauroux en TER sont l'aire d'influence de la gare actuelle de Châteauroux. Buzançais à 25 mn de Châteauroux par la route est aussi dans l'aire d'influence de la gare de Châteauroux mais n'émettra que très peu de trafic ferroviaire.

En revanche La Châtre, Le Blanc à plus de 40 mn de Châteauroux par la route (pas de desserte par le fer) sont en limite de la zone de chalandise de Châteauroux ce qui signifie qu'il existe une très faible probabilité pour qu'un voyageur résidant dans une de ces villes se rende à Paris en empruntant le train à Châteauroux.

Il convient enfin de souligner que cette situation est déjà intégrée [dans le comportement de déplacement des voyageurs](#) et dans le volume de trafic actuel de la relation Paris-Châteauroux et que le gain de temps apporté par le TGV Capitole ne devrait pas la modifier [significativement](#).

3. PREMIERE ESTIMATION DU TRAFIC ET DE LA RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE DU TGV CAPITOLE

On connaît les flux de trafic actuel pour les principales relations origine destination de l'axe. Moyennant des hypothèses sur le type de desserte, les temps de parcours permis par le TGV Capitole, les prix des billets voyageurs, on peut estimer, en première analyse, les niveaux de trafic attendus sur le projet LGV Capitole.

Trois types de dessertes [radiales \(province-Paris\)](#) peuvent être envisagés sur l'axe :

- ✓ trains sans arrêt entre Paris et Limoges puis desservant Brive : 3AR/J,

⁶ [Avant Projet Sommaire](#)

- ✓ trains s'arrêtant à Orléans, Vierzon-Romorantin, Châteauroux, Limoges, Brive, avec 4AR/j,
- ✓ trains avec arrêts à Orléans, Châteauroux, Limoges, Brive à raison de 3AR/J.

Cette desserte TGV est complétée par une desserte par des trains classiques en particulier depuis Montluçon, Bourges, Châteauroux, Vierzon et Orléans vers Paris de manière à avoir au global un niveau de desserte comparable à la desserte actuelle.

En outre, il a été envisagé un TGV inter -secteur (1AR/j) entre Cahors et Paris CDG et Lille s'arrêtant à Brive, Limoges, Châteauroux, Vierzon et Orléans.

La répartition des voyageurs entre TGV, plus rapide mais plus cher, et trains classiques a été modélisée en fonction du temps total (temps de parcours et temps de rabattement), de la différence de prix du billet entre les deux types de trains et du nombre de fréquences entre TGV et trains classiques.

• Les flux d'intérêt national

En considérant réalisée la première phase du TGV Capitole, les dessertes à grande vitesse permettront un temps de parcours moyen de 2H10 entre Paris et Limoges soit 10 mn de plus que dans l'option centrale du projet le LGV Poitiers-Limoges. Ce temps supplémentaire impactera également les villes situées au sud de Limoges. De fait, il en résultera un trafic moins important sur le TGV Capitole que sur le projet de LGV Poitiers Limoges.

Sur la relation Orléans Paris, le gain de temps serait de 15 mn à partir d'une gare nouvelle à l'ouest d'Orléans ce qui ne permettrait pas un développement significatif du trafic de voyageurs. En effet, la majeure partie du trafic composée aujourd'hui de voyageurs se déplaçant pour accéder à des emplois centrés autour de la gare d'Austerlitz continuera d'emprunter la ligne classique, qui par ailleurs restera moins chère.

Pour ce qui concerne l'effet de la desserte TGV Capitole sur Vierzon-Romorantin et Châteauroux, on peut faire les observations suivantes :

- ✓ Châteauroux : le trafic actuel Châteauroux Paris est de 340 000 voyageurs par an 2 sens confondus. Avec 7 AR/J en TGV et un gain de temps moyen d'environ 45 mn compte tenu du temps d'accès à la gare nouvelle, on estime que le trafic capté par le TGV serait de l'ordre de 270 000 voyageurs par an, une autre partie des flux restant assurée par les trains classiques,
- ✓ Vierzon-Romorantin : le trafic actuel entre Paris et Vierzon est de 160 000 voyageurs par an sur 2 sens. Avec un gain de temps de 35 mn, la desserte TGV devrait capter 50 000 voyageurs, le reste du trafic se faisant par train classique.
- ✓ Pour les relations Montluçon Bourges vers Paris qui auront une correspondance à Vierzon Romorantin en gare nouvelle, le trafic pris par le TGV devrait être de l'ordre de 40 000 voyageurs par an.

• L'ensemble des relations

Au total en considérant l'ensemble des flux concernés par le projet TGV Capitole, c'est-à-dire en prenant en compte les relations régionales et les relations « jonction » vers Lille, **on estime le trafic TGV Capitole à environ 2,6 millions de voyageurs soit 400 000 à 500 000 voyageurs de plus que sur le projet de LGV Poitiers Limoges. Ce trafic inclut le report des autres modes et notamment de la route estimé à 350 000 voyageurs, chiffre sensiblement plus élevé que dans le projet de LGV Poitiers Limoges.**

- Sur la base d'un coût d'investissement de 2,4 milliards d'euros, et en utilisant les normes habituelles de calcul de rentabilité socio-économique, **il ressort un taux de rentabilité interne socio économique inférieur à 1%. Autrement dit, le projet coûtera beaucoup plus à la collectivité qu'il ne rapportera. Comparé au projet de LGV Poitiers Limoges, le trafic supplémentaire apporté par le TGV Capitole n'apparaît pas suffisant pour compenser le surcoût de ce projet.**

ANNEXE

Flux sur les principales relations concernées par TGV Capitale

En voyageurs par an

Relations	Trafic actuel	Trafic projet TGV Capitale	Trafic train classique
Orléans – Paris	1 000 400	144 500	1 168 500
Vierzon- Romorantin - Paris	159 000	50 000	171 600
Châteauroux – Paris	340 000	276 000 ⁽¹⁾	308 000
Montluçon- Bourges-Paris	360 000	36 000	124 000
Relations régionales	84 000	79 500	76 600
Relations de/vers Roissy - Lille	108 100	144 100	134 700
Limoges- Brive- Tulle-Ussel- Rodez-Cahors vers Paris	1 200 000	1 862 000	-
Total	3 249 600	2 592 000	2 291 400

⁽¹⁾ La Souterraine et Guéret inclus



TGV Berry-Limousin- Pyrénées

Châteauroux le 11 Décembre 2006

Madame la Présidente,

En réponse à votre courrier du 1^{er} Décembre 2006, nous vous faisons part de nos commentaires sur les trois réunions concernant la réalisation d'une étude comparative sur le projet alternatif au barreau Poitiers-Limoges.

Nous vous remercions d'avoir organisé ces échanges et d'en avoir été le garant.

Comme vous le savez, nous avons participé, à ce jour, aux 18 réunions de la Commission Particulière du Débat Public.

Cette participation nous a permis d'analyser les arguments donnés au cours de ces débats en comparaison avec ceux fournis par RFF dans les documents qui nous ont été remis durant les trois réunions et dont vous devez avoir également un exemplaire.

Vous trouverez ci-joint 26 feuilles de pétition contre le projet Poitiers-Limoges.

Veillez agréer, Madame la Présidente, en l'expression de mes respectueux hommages.

Le Président

Didier THILLET

Page 1

Dans le descriptif de R.F.F., nous contestons le terme de « **passage en forêt de la Sologne** », il ne s'agit pas de **faire une percée** dans cette forêt, mais de créer la L.G.V. en **parallèle** des autoroutes A 71 et A 20 afin de ne pas endommager l'environnement et c'est la raison pour laquelle nous appuyons notre itinéraire sur les infrastructures existantes en « **bordure de forêt** ».

Page 2

Nous contestons l'expression « **proximité d'un camp militaire** » ; en effet le tracé initié, comme nous l'avons précisé, consiste à donner une vue du passage de la L.G.V. , mais en aucun cas un lieu précis.

La L.G.V. pourrait passer soit au nord soit au sud du camp militaire de Bricy. Lors des réunions territoriales de Montmorillon et de Confolens, il a été précisé par R.F.F. que les couloirs de passage allaient de **8 à 10 kilomètres de large** avant des études plus resserrées.

Nous contestons l'importance donnée à l'expression « **riche territoire écologiquement remarquable en faune et flore** ». Au débat public du 23 octobre 2006 ayant pour thème « **l'environnement au cœur du projet : la L.G.V. Est-Européenne** » par Madame Sandrine Rabaseda, responsable « **environnement** », nous avons constaté l'**excellent travail de R.F.F.** sur ce projet afin de **réduire l'impact de la grande vitesse sur la faune et la flore.**

Aussi, avec les **mêmes études** et le **même regard** sur l'environnement solognot, nous ne pouvons pas croire en l'impossibilité de réaliser notre projet en raison de problèmes environnementaux.

Nous contestons les arguments de R.F.F. quant à la diminution du temps de parcours entre Paris et les gares de Vierzon et Châteauroux en raison de l'éloignement de celles-ci par rapport au centre des villes concernées.

Si l'on applique ce raisonnement aux horaires actuels sur la ligne Châteauroux-Paris, le temps de parcours, comme se plaît à dire R.F.F., n'est plus de 1 h 50, mais de 2 h 05 en prenant un temps de 15 minutes minimum pour se rendre à la gare et 2 h 20 pour un voyageur de Levroux, Ardentes....

Cette argumentation est mensongère, et peut s'appliquer à tous les transports ferroviaires dans toute l'Europe.

En ce qui concerne la Communauté d'Agglomération de Châteauroux, la mise en place d'un système de navettes est déjà effective entre la gare actuelle et l'aéroport.

De surcroît, si les études avaient été réellement faites, R.F.F. saurait que non seulement les navettes existent déjà, mais en plus, elle sont gratuites tout comme l'autoroute.

Le réseau de bus gratuit de la Communauté de l'Agglomération de Châteauroux, est le seul en France sur un territoire aussi vaste.

Les déplacements du centre ville à l'aéroport sont dans la fourchette de 15 à 20 minutes grâce à un aménagement judicieux de la circulation sans feux tricolores.

Page 3

Nous contestons les arguments de raccordement du « TGV Capitole » sur la ligne S.E.A. Le projet Poitiers-Limoges aura les mêmes contraintes. Lors de la présentation du schéma de circulation du shuntage de Poitiers, les trains venant de Limoges devront impérativement circuler à 220 km/h (limitation d'aiguillage), ce qui perturbera le rythme et le cadencement des trains venant de Bordeaux, d'Espagne, de La Rochelle, ainsi que les trains directs venant de Paris à destination de Bordeaux, Toulouse et de l'Espagne, et cela le temps qu'ils regagnent une vitesse identique aux autres trains.

Documents remis le 18 octobre 2006

Dans le document remis nous contestons le tableau de la page 2 détaillant la population des aires urbaines.

Nous sommes convaincus que la population de Poitiers ayant à utiliser le projet L.G.V. Poitiers-Limoges n'est pas de 209 000 mais d'un peu moins de 100 000 habitants.

R.F.F. a accepté cette remarque .

Par contre, la Creuse n'apparaît pas dans les zones urbaines du projet T.G.V. Capitole ; notre estimation sur ce département est de 30 000 habitants en zone urbaine.

Les résultats après modifications sont de l'ordre de :

- 651 000 pour Poitiers-Limoges
- 1 290 500 pour le T.G.V. Capitole.

Page 2

Nous contestons la totalité de l'argumentation pour la relation **Orléans-Ile de France** ainsi que la **valorisation socio-économique** qui serait, selon R.F.F. moindre au regard des gains de temps. (voir annexe des trafics et gares)

Une fois encore , nous ne pouvons accepter que le temps de parcours domicile-gare soit déduit du temps de parcours en train de gare à gare. Ce mode de calcul est volontairement exprimé afin de tromper le public sur la pertinence du projet T.G.V. Capitole.

Documents remis le 13 novembre 2006 .

Page 2

R.F.F. valorise notre constat en écrivant : « ...de manière générale, ces enquêtes montrent que les pré et post acheminements sont réalisés dans 90 % des cas en voiture particulière ».

Nous sommes en plein accord avec cette enquête. Elle démontre que **l'aéroport de Châteauroux est le lieu le mieux situé géographiquement pour la gare T.G.V. comme nous l'avons démontré précédemment grâce à l'accès autoroutier venant de tous les points du département.** (voir carte jointe)

Compte-tenu des contraintes de circulation en centre ville, il est incontestable que les gares T.G.V sont pour **beaucoup plus accessibles par la route et c'est particulièrement le cas pour les Indriens.**

Dans l'Indre, en raison de la géographie et du relief, 15 à 30 minutes maximum sont suffisantes pour se rendre du domicile à une gare T.G.V.située à l'aéroport au nord de Châteauroux.

Page 3

Nous sommes **scandalisés** par les propos de R.F.F. décrivant le nombre de voyageurs.

Châteauroux, Vierzon, Bourges, et Montluçon, seraient les seules villes de France, voir d'Europe où l'arrivée du T.G.V. ferait diminuer le potentiel de voyageurs :

- Châteauroux : de 340 000 voyageurs passerait à 270 000 **soit une perte de 70 000**
- Vierzon : de 160 000 voyageurs passerait à 50 000 **soit une perte de 110 000**
- Bourges et Montluçon, dont le trafic est sous-évalué, ne **génèreraient seulement que 40 000 voyageurs pour ces deux villes.**

Nous n'acceptons pas cette « hypocrisie » argumentaire.

Pour conclure, vous constaterez que nous rejetons en bloc le contenu des documents qui nous ont été remis par R.F.F. en raison du caractère **« volontairement erroné »** de ceux-ci, **afin de ne pas vouloir reconnaître la pertinence du projet « T.G.V. Capitole ».**

A la vue des arguments développés, il est **impératif de réaliser les études nécessaires qui confirmeront** le bien fondé du projet de notre association, afin de mettre **Châteauroux à une heure de Paris et Limoges à 2 heures de Paris, en désenclavant le territoire central de la France et les 3 millions qui y résident et qui paient leurs impôts.**

Je me permets de vous rappeler, Madame la Présidente, que Monsieur Dominique Perben, Ministre du Transport, ainsi que les conseillers de Monsieur Nicolas Sarkozy, Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, **nous ont dit ne pas voir ce qui pourrait empêcher R.F.F. d'entreprendre les études de faisabilité de notre projet.**

C'est donc l'objet de la demande de notre association, en sollicitant votre appui.