

LE JOURNAL DU DÉBAT

N°3 - NOVEMBRE 2006

QUE S'EST-IL DIT
EN RÉUNION PUBLIQUE ?

LE DÉBAT PUBLIC
ET VOUS

PAROLES D'ACTEURS

LE DÉBAT À MI-PARCOURS



PLUS QU'UN MOIS POUR VOUS EXPRIMER !

Après 10 réunions publiques, le débat sur le projet de LGV Poitiers-Limoges va bientôt entamer **une nouvelle phase**. Si vous êtes déjà très nombreux à vous être questionnés sur l'opportunité de ce projet, vous aurez encore l'occasion de vous exprimer sur ce thème mais il faudra aussi s'interroger sur les incidences de la création d'une ligne sur **l'environnement, les activités agricoles ou l'habitat**. La Commission animera en ce sens trois réunions de proximité à Bellac, Montmorillon et Confolens et une nouvelle réunion thématique.

La Commission organisera également un atelier pédagogique consacré au financement, avec un panorama des solutions existantes en la matière pour les grandes infrastructures de transport.

Au-delà des interventions recueillies lors des réunions publiques, nous continuons de recevoir par écrit beaucoup de questions, d'avis et de contributions que vous pouvez retrouver sur notre site Internet. Toutes ces participations permettront d'enrichir le compte-rendu final.

J'attire votre attention sur le fait que **seules les opinions ainsi émises seront prises en compte** : j'invite donc tous ceux qui souhaitent que leur point de vue (opinion personnelle, motion, délibération...) soit versé au débat à le transmettre directement à la Commission.

Nous vous informons par ailleurs que nous avons demandé à RFF de répondre aux questions les plus fréquemment posées dans un document complémentaire qui sera mis à la disposition de tous.

Pierrette Larivaille, Présidente de la Commission



LES RÉUNIONS À VENIR

POITIERS

20 novembre 2006 / 19h30

Réunion thématique : environnement humain et agriculture
Parc des expositions -11, rue Salvador Allende

CAHORS

23 novembre 2006 / 19h30

Réunion territoriale
Espace associatif Clément Marot - Place Bessières

LIMOGES

27 novembre 2006 / 19h30

Atelier pédagogique : économie et financement de la LGV
Faculté de droit - 5, rue Félix Éboué



LES AUTRES PROPOSITIONS FERROVIAIRES EN DÉBAT

L'audition publique du 5 octobre a permis de présenter des solutions alternatives ou complémentaires au projet présenté au débat public. Arguments et contre-arguments ont été échangés avec le maître d'ouvrage et les autres acteurs du débat.

Plusieurs intervenants ont souhaité mettre à profit **l'axe central, avec des variantes importantes et des projets plus ou moins ambitieux**. Les diagnostics et les solutions divergent. Ainsi, l'opportunité de la réalisation d'une LGV Poitiers-Limoges a été contestée par François Ribert, représentant des CCI de l'Indre, du Cher et du Loiret, qui a défendu la solution alternative d'une modernisation de la ligne historique avec une connexion opérationnelle au réseau TGV au sud de l'Île-de-France. André Thépin a présenté un projet consistant à créer une Ligne à Grande Vitesse jusqu'à Châteauroux puis à utiliser la technique de la pendulation à partir de cette ville vers Limoges et Toulouse.

Les tenants du POLT et du TGV Capitoile* ont eu aussi l'occasion, cartes à l'appui, de défendre ces deux projets. Didier Thillet, Président de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées, a énuméré les arguments plaidant en faveur d'une LGV jusqu'à Châteauroux : revitalisation économique de l'axe central, respect de l'environnement, développement du trafic de l'aéroport de Châteauroux et de l'offre ferroviaire régionale...

Au nom du « *droit au transport pour tous* », Jean-Marie Aubessard, de la CGT Cheminots de la Région de Limoges, a affirmé son soutien au POLT tout en préconisant la modernisation de la ligne actuelle Limoges-Poitiers. André Pamboutzoglou a « *pris acte de la décision de l'État de mettre à l'étude le barreau Limoges-Poitiers* » mais plaide pour que l'engagement de mise en œuvre du TGV pendulaire soit respecté afin qu'il y ait une amélioration immédiate du service, avec une ouverture sur le réseau TGV national et international et la desserte de Roissy. Il s'est aussi interrogé sur la question du financement de l'infrastructure.

Les représentants du maître d'ouvrage qui, pour l'occasion, avaient pris place parmi l'assistance, ont rappelé que Réseau ferré de France n'avait **aucunement l'intention d'abandonner l'axe central**, un axe qui fait l'objet d'un investissement de près de 270 millions d'euros sur 3 ans. Ils ont indiqué

que les projets présentés, à l'exception de la simple modernisation de la ligne, multiplient les coûts, qu'il s'agisse d'investissements en matériel roulant, de coûts d'exploitation et de maintenance, voire de dépenses liées à la construction d'infrastructures. L'importance de relier le centre de la France avec « **un axe aussi majeur que celui qui va à Bordeaux** » et avec la façade atlantique a également été soulignée. Passer par l'axe central, ce serait « *négliger le Limousin en privilégiant Châteauroux* ».

Un projet de « *feuille de route* » a aussi été évoqué par Michel Caniaux, Président de l'Association Logistique Transport Ouest (ALTRO), démontrant qu'en matière de transports, une réflexion à 20 ou 30 ans est indispensable. Il a défendu son projet de transversale entre Angoulême et Lyon, dite « *Transversale Alpes-Auvergne-Atlantique* », une ligne qui est « *un premier pas vers la constitution d'une ligne entre Lisbonne et Kiev* » tout en préconisant la poursuite de la modernisation de l'axe historique. Au cours de la discussion, les usagers des transports d'Auvergne ont quant à eux soutenu une variante du projet de « *Y renversé* ».

Pour un certain nombre d'intervenants, la ligne entre Paris et Toulouse et le projet de LGV Poitiers-Limoges **se complètent** : ils rappellent la nécessité de moderniser les lignes existantes pour éviter que la réalisation de l'une entraîne l'abandon ou le dépérissement de l'autre.

* Le « TGV Capitoile », ainsi dénommé parce qu'il emprunte l'itinéraire du « Capitoile », le premier train circulant à 200 km/h en vitesse commerciale, est un projet de création d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Toulouse.



LE SAVIEZ-VOUS ?

LGV, train pendulaire, TGV Limousin... ces termes méritaient bien une explication.

LGV/TGV, quelle différence ? Une Ligne à Grande Vitesse est une ligne ferroviaire construite spécialement pour permettre la circulation de **Trains à Grande Vitesse** roulant généralement à 300 km/h. Ces TGV peuvent rouler sur des lignes classiques, à des vitesses variables et à condition que les voies soient électrifiées.

Le projet de « **TGV Limousin*** » prévoyait d'emprunter l'axe central Paris Austerlitz-Orléans-Vierzon-Châteauroux-Limoges-Toulouse et une succession de sections de ligne nouvelle à grande vitesse et de sections de ligne existante. Ce projet est aussi connu sous le nom de « **Y renversé** », parce qu'il comportait un tronçon commun avec un autre projet reliant Paris à Clermont-Ferrand, le « **TGV Auvergne** ».

Le « **POLT** », ainsi dénommé parce que ses études ont été menées sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, avait pour objectif d'exploiter les avantages de la pendulation sur les sections sinueuses de cette ligne. Alors que les trains classiques sont contraints de réduire leur vitesse dans les courbes pour garantir le confort et la sécurité des voyageurs, ce train pendulaire, en s'inclinant dans les virages pour compenser la force centrifuge, permettait de maintenir une vitesse de circulation supérieure de près de 10 % à celle d'un véhicule conventionnel.

* Ce projet a été inscrit au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, adopté par le CIADT du 14 mai 1991 et publié par décret le 1^{er} avril 1992.



POUR EN SAVOIR PLUS...

Consultez les cahiers d'acteurs des associations et organismes qui se sont exprimés



LES ARGUMENTS DE RFF PEINENT À CONVAINCRE LES CREUSOIS

À La Souterraine comme à Guéret en septembre dernier, les Creusois ont clamé leur opposition au barreau Poitiers-Limoges.

La réunion a révélé un certain nombre d'inquiétudes, telles que la desserte des gares ou l'augmentation du tarif des billets jusqu'à Paris, voire celle du temps de transport jusqu'à la capitale. Ceux qui souhaitent d'abord que **les liaisons interrégionales et en direction de Lyon et de Marseille** soient modernisées n'ont pas jugé que la LGV était prioritaire.

Ce n'est pas sans une certaine amertume que les principaux arguments plaidant en faveur du POLT ont été rappelés. Ce projet, dont le financement était bouclé, avait obtenu l'aval de l'ensemble des parties prenantes, dont celui des régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées. **La technique de la pendulation** suscite aussi les interrogations : «*Si elle est utilisée en Bretagne, pourquoi n'est-elle pas adaptée à la Région Limousin ?*». Sur ce sujet, RFF a précisé que de nouvelles études ont été demandées par la Région Bretagne et qu'entre Paris et Toulouse,

le pendulaire «*ne présentait pas l'ensemble des avantages que l'on pouvait en attendre*». Pour que ce train aille vite, en effet, «*il faut qu'il pendule, et qu'il pendule longtemps*», et donc qu'il traverse des zones particulièrement sinueuses. À partir de Châteauroux, l'infrastructure n'aurait pas été assez performante.

Un intervenant a confirmé que le train et la proximité d'une gare étaient **indispensables pour le développement économique des territoires**. La suppression de dessertes, notamment du «*train de 7 heures*», très pratique pour les entrepreneurs, a des conséquences non négligeables sur la santé des entreprises locales. Certains sont allés jusqu'à qualifier la LGV de «*déménagement du territoire*» ou de «*coup de poignard dans le dos*» pour ceux qui se battent depuis des années pour **désenclaver la Creuse**, citoyens, élus et entrepreneurs.

L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DU DÉBAT

Le 23 octobre, l'environnement a fait l'objet de toutes les attentions. Avec un enseignement principal : si tous s'accordent sur l'exigence du développement durable, cette priorité est difficile à évaluer et à mettre en œuvre concrètement.

Anne Guerrero, au nom de RFF, était invitée à présenter la démarche du maître d'ouvrage en matière de développement durable et d'environnement. Elle a rappelé en quoi la construction d'une LGV participe au développement des territoires et permet une réduction globale des impacts sur l'environnement (occupation de l'espace, pollution et consommation d'énergie...).

Suite à cet exposé, la fiabilité des engagements exposés par RFF est mise en doute par une partie du public. Jean-Michel Ménard, Président de Limousin Nature Environnement, a demandé si RFF était prêt à opter pour une option de tracé plus chère, mais garantissant la protection de l'environnement. Deux questions ont également été soulevées : **le report routier des véhicules empruntant l'axe central et le transport de marchandises**. RFF a indiqué que le fret ne pourra être développé à court terme sur l'axe Poitiers-Limoges et qu'il travaillait actuellement sur la création d'une «*autoroute fret*» du sud-ouest à l'Espagne.

L'identification et la hiérarchisation des enjeux environnementaux sur le tracé, réalisées par Fabien Durr (CETE de l'Ouest), ont permis de définir des zones sensibles telles que les Monts d'Ambazac, les Monts de Blond,

les vallées... Consultées à ce sujet, les Directions régionales de l'Environnement (DIREN) du Limousin et de Poitou-Charentes ont tenu à rappeler l'impact sur le milieu naturel de tout aménagement d'un ouvrage linéaire et la nécessité d'une analyse globale des incidences qui doivent être avant tout évitées.

Des participants s'interrogent également sur les gisements et les mines potentiellement traversés par l'option nord et sur le **devenir des zones agricoles et forestières**. Puisque la Haute-Vienne est un département très rural, cela signifie-t-il que la forêt sera «*sacrifiée*» pour faire passer la LGV ?

Sandrine Rabaseda, responsable Environnement LGV Est, a présenté à titre d'illustration l'ensemble des dispositifs et des dispositions mis en œuvre pour préserver l'environnement dans le cadre de ce chantier. Cette présentation a été très appréciée par la salle.

Aux demandes de précisions sur les coûts des équipements prévus, il a été estimé que ces derniers (viaducs, écrans anti-bruits...) représentent un coût non négligeable, de l'ordre de 20% du coût du génie civil sur la LGV Est européenne.



DES CORRÉZIENS PARTAGÉS

Si, le 19 octobre, des Corrégiens déplorait l'échec du projet POLT, d'autres voix, favorables au projet de LGV, se sont fait entendre.

À Tulle, l'échec du pendulaire est ressenti comme un véritable abandon de la part des pouvoirs publics. «*Certains concepts ont la vie dure*», a souligné un intervenant, la diagonale du vide «*risque d'être [définitive]*» si le Massif Central est une nouvelle fois contourné. La «*compensation*» offerte à la région, le TEOZ, ne donne pas entière satisfaction puisque ce «*recyclage du matériel CORAIL*» ne répond pas aux besoins de transports.

Le barreau Poitiers-Limoges divise. Ses détracteurs dénoncent un projet qui ne tient pas compte des réalités régionales. Et loin de résorber la «*fracture ferroviaire*», le barreau Poitiers-Limoges l'aggraverait. Pour ses partisans, c'est un «*droit*», celui d'accéder enfin à la grande vitesse, «*une référence pour le monde entier*», et une «*chance à saisir*» d'autant plus cruciale que les projets alternatifs présentés «*ne sont pas toujours réalistes*».



LE DÉBAT PUBLIC ET VOUS



« C'est être de mauvaise foi de nier que si le barreau existe, il n'y aura pas d'assèchement des lignes actuelles. La Région Auvergne l'a bien compris. Elle aussi avait un projet de ligne Clermont-Ferrand-Montchanin pour rejoindre d'autres lignes. Elle l'a abandonné. Elle préfère la modernisation de la ligne actuelle Clermont-Paris plutôt que ce barreau. »

Jean-Louis Camus, FNAUT
(réunion du 19 octobre)

« Limoges à 2 heures de Paris, c'est bien, mais par Châteauroux en comblant ce trou béant du Centre de la France, c'est mieux! »

avis de Jean-Claude Thibault, Indre

« Je suis favorable à l'option centrale, peut-être la plus chère mais sa rentabilité est plus grande, le temps gagné est meilleur et le paysage serait moins détérioré, puisque cette option emprunterait globalement le trajet TER actuel. »

avis de Jean-Claude Picaud, Charente

« L'option sud possède des qualités insoupçonnées, et [j'y suis] favorable! Il s'agit du trajet le plus court à construire, 90 km entre Limoges et la LGV SEA du côté de Ruffec, donc le moins cher à financer. Il possède le tracé le moins sinueux à réaliser, donc le plus confortable pour les voyageurs. Certes le temps de trajet Paris-Limoges remonte à deux heures minimum. Mais cette solution est celle qui s'intègre le mieux dans le cadre de l'aménagement du territoire. »

avis de Benoît Cottanceau, Corrèze

« Je sais qu'il faut toujours parler de rentabilité, mais permettez-moi de vous dire que nous entendons tellement parler de rentabilité lorsqu'il s'agit des entreprises privées, que nous aimerions que de temps en temps, l'aménagement du territoire soit pris en compte par les entreprises publiques. »

Jean-Claude Devillard, maire de Boussac, Conseiller général de la Creuse
(réunion du 10 octobre)

« Le débat public, ce n'est pas sur le barreau TGV Limoges-Poitiers qu'il devrait avoir lieu, c'est sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse. »

Guy Moutaud, Conseiller général de la Creuse
(réunion du 10 octobre)

« Le Limousin est une région pauvre. Chaque région voisine voudrait s'emparer d'un de ses départements : Bordeaux de la Corrèze, Clermont-Ferrand de la Creuse, Poitiers de la Haute-Vienne. Si une Ligne à Grande Vitesse entre Limoges et Poitiers était construite, Limoges serait dans un siècle une petite ville de province. »

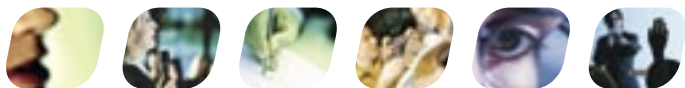
avis de Maurice Mazabraud, Haute-Vienne

« S'il faut actuellement 2h35 pour aller de la Souterraine à Paris, il faudra près de 3 heures avec la LGV — 45 minutes de TER pour aller jusqu'à Limoges et 2h10 de trajet — sans compter l'attente en gare! »

Monsieur Gaillard, vice-Président de l'office du tourisme du Pays sostranien
(réunion du 10 octobre)

« Je rencontre à Paris des collègues qui viennent de Marseille : ils ont mis moins longtemps que moi pour venir. »

Jean-Jacques Dumas
(réunion du 19 octobre)



COUPON-RÉPONSE

JE SOUHAITE RECEVOIR

- Les numéros du journal du débat (4 numéros)
- Le dossier du maître d'ouvrage (100 pages)
- La synthèse du dossier du maître d'ouvrage
- Les cahiers d'acteurs

JE SOUHAITE POSER UNE QUESTION

Nom : _____ Prénom : _____

Organisme : _____

Adresse : _____

Tél. : _____ Courriel : _____



INTERVIEW DE LA SNCF



COMMENT LA SNCF FIXE-T-ELLE LE PRIX D'UN BILLET ?

La SNCF détermine le prix du billet par rapport à ses coûts, car elle se trouve dans l'obligation d'équilibrer ses résultats. Parmi ces coûts, il y a ceux qui relèvent de l'exploitation proprement dite et ceux liés à la redevance d'infrastructure que le transporteur verse à RFF établis en fonction de nombreux critères comme la catégorie et la vitesse de la ligne ferroviaire.

Pour optimiser la fréquentation de ses trains, la SNCF prend aussi en compte le prix que pratique la concurrence. La tarification est déterminée par rapport à une gamme commerciale large, qui propose des prix attractifs en fonction du profil du client et de ses habitudes de voyage, mais également du train emprunté, du mode et du moment de la réservation.

COMMENT LA SNCF ADAPTE-T-ELLE SON OFFRE COMMERCIALE DE DESSERTE D'UN TERRITOIRE LORSQU'UNE LGV EST CONSTRuite ?

Rappelons tout d'abord que la SNCF est une entreprise ferroviaire en charge du transport des voyageurs et des marchandises avec des missions de service public et de service commercial et que RFF est le gestionnaire des infrastructures ferroviaires.

Lors des phases d'étude d'un projet de LGV, la SNCF participe aux études aux côtés de RFF. Elle réalise ses prévisions de trafic et de résultats sur la base d'une desserte potentielle à la mise en service du projet. Si la décision de construire cette ligne est prise, la SNCF procède à une analyse complète afin d'adapter son offre au plus près des besoins de la population et d'assurer l'équilibre économique de la desserte. Cette étude comprend une analyse du territoire (la population, les déplacements actuels, leur fréquence...), des modes de transports concurrents et une projection des besoins de déplacements.

Avec ces éléments, la SNCF construit une offre théorique sur la ligne LGV (nombre de trains, tranches horaires, temps de parcours) et sur les lignes nationales et régionales concernées, offre qui est ensuite affinée en fonction des contraintes techniques de la ligne.

La SNCF mène ensuite une concertation et travaille avec les autorités organisatrices partenaires pour améliorer encore cette desserte, notamment pour l'articulation par correspondance des transports ferroviaires ou routiers (ou pour l'articulation avec les transports régionaux et départementaux). La phase d'étude et de concertation peut s'étaler sur plusieurs années.

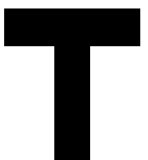
Enfin, environ une année avant la mise en service effective de la ligne, la SNCF établit un plan de transport et demande à RFF l'attribution de sillons disponibles pour définir le positionnement horaire de chaque train.



ILS S'ENGAGENT DANS LE DÉBAT

La Commission a reçu **71 contributions émanant de particuliers, d'associations, d'entreprises, de structures socioprofessionnelles ainsi que de nombreuses collectivités**, dont les communautés d'agglomérations de Brive-la-Gaillarde et de Limoges Métropole, la communauté de communes du Val de Vienne et les mairies de Brive-la-Gaillarde, Limoges, La Souterraine, Saint Sébastien et Saint-Priest-la-Plaine, ainsi que 72 communes et communautés de communes de l'Indre.

Au cours de la réunion territoriale de Tulle, André Pamboutzoglou, vice-Président de la Région Limousin, a lu la position du Conseil régional. La Région a posé ses conditions pour que la LGV recueille son aval plein et entier : « ce projet devra être inscrit au schéma national des Lignes à Grande Vitesse, obtenir un engagement financier fort de l'État et être programmé dans le cadre d'un échéancier précis de réalisation. La desserte TER devra également être pleinement intégrée au réseau grandes lignes et TGV. »



LE DÉBAT À MI-PARCOURS

Alors que le débat arrive à mi-parcours, Michel Andrault, Josette Fourrier, Michel Périgord et André Pointud, membres de la Commission Particulière, dressent un premier bilan du débat.

QUELS ENSEIGNEMENTS TIREZ-VOUS DE CES DEUX PREMIERS MOIS DE DÉBAT ?

Josette Fourrier : Il y a un réel intérêt pour le débat. La participation est au rendez-vous, la couverture médiatique régionale est importante et les acteurs locaux se mobilisent. Les réunions se suivent et ne se ressemblent pas. De grands thèmes ont été abordés, comme l'aménagement du territoire, le développement économique local et régional ou une réflexion plus vaste sur les techniques ferroviaires et l'articulation entre les différents modes de transports. En somme, le débat public est aussi une occasion de débattre de l'avenir d'un territoire.

André Pointud : Nous constatons également que les slogans ont laissé la place à des argumentaires structurés et à un dialogue avec le maître d'ouvrage. La Commission anime un groupe de travail entre le maître d'ouvrage et l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées pour apprécier la pertinence de leur projet. Nous vous rappelons que l'intégralité des comptes-rendus des réunions publiques, ainsi que les études préparatoires de Réseau ferré de France, sont en ligne sur le site Internet du débat.

QUELLES SONT LES QUESTIONS LES PLUS POSÉES ?

Michel Andrault : Beaucoup de questions portent sur le contexte et sur la justification du projet, voire du débat. Nous notons aussi de nombreuses demandes d'éclaircissements sur des points clés : le financement de la Ligne à Grande Vitesse, ses impacts environnementaux, ses conséquences sur la desserte ferroviaire locale... À noter également, les questions sur la date de réalisation du projet, sur le prix du futur billet et sur le devenir de la ligne actuelle entre Paris et Toulouse via Limoges.

ET MAINTENANT ?

Michel Périgord : La réunion thématique sur l'environnement humain et l'agriculture complétera utilement la réunion sur l'environnement naturel avant que les riverains des options de passage s'expriment dans les réunions de proximité de Bellac, Montmorillon et Confolens. Autre temps fort, l'atelier pédagogique sur l'économie et le financement de la LGV. Il sera temps, ensuite, de faire la synthèse du débat et d'en rédiger le compte-rendu. La Commission a deux mois maximum pour rédiger ce document, qui retrace le déroulement du débat et qui expose les arguments et les points de vue échangés.

LE DÉBAT PUBLIC EN CHIFFRES

Au 3 novembre 2006

1 800 participants
aux réunions publiques

320 avis

71 contributions

906 questions posées

653 cartes T
envoyées à la Commission

1 370 demandes
de documentation

9 855 connexions
sur le site Internet du débat

163 articles parus depuis
le lancement du débat



LE POINT SUR LES CAHIERS D'ACTEURS

Trois cahiers d'acteurs ont été diffusés

- Chambres de Commerce et d'Industrie de l'Indre, du Cher et du Loiret et Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Centre
- Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées
- Comité de Défense de la Gare de Saint Sébastien et Autres Services Publics (CODEGASS)

Les cahiers d'acteurs à paraître

- Association Vienne Nature
- Secteur fédéral CGT Cheminots de la Région de Limoges
- Association Logistique Transport Ouest (ALTRO)
- Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne
- Conseil Économique et Social de la Région Poitou-Charentes

Si vous avez l'intention de rédiger un cahier d'acteurs, vous devez impérativement nous transmettre votre demande et votre contribution **au plus tard le 17 novembre** afin qu'il puisse être publié avant le 18 décembre, date de clôture du débat.

