

cndp

Commission particulière

du débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse
Poitiers - Limoges



Compte-rendu du débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse

Poitiers-Limoges

septembre-décembre 2006

établi par la Présidente de la Commission
particulière du débat public

29 janvier 2007

cndp

Commission particulière

du débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse
Poitiers - Limoges



Compte-rendu du débat public

Projet de Ligne à Grande Vitesse

Poitiers-Limoges

septembre-décembre 2006

établi par la Présidente de la Commission
particulière du débat public

29 janvier 2007



SOMMAIRE

INTRODUCTION 7

LE DÉBAT PUBLIC, SON ORGANISATION, SON DÉROULEMENT 9

LA PHASE PRÉALABLE AU DÉBAT PUBLIC 10

- ⌘ LES DATES CLÉS 10
- ⌘ LA MISE EN PLACE DES MOYENS DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC 11
 - 📍 Recrutement de l'équipe d'appui 11
 - 📍 Choix des prestataires 11
- ⌘ LES CONTACTS PRÉLIMINAIRES AVEC LES PRINCIPAUX ACTEURS 11
- ⌘ LE DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE 12

L'ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC 13

- ⌘ LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION 13
 - 📍 Les outils 13
 - 📍 La promotion du débat public 14
 - 📍 La diffusion des documents 15
- ⌘ LES RÉUNIONS PUBLIQUES 17

LE DÉROULEMENT DU DÉBAT 19

- ⌘ LE LANCEMENT DU DÉBAT 19
- ⌘ LA COMMUNICATION PENDANT LE DÉBAT 19
- ⌘ LES RÉUNIONS PUBLIQUES 19
 - 📍 La participation 20
 - 📍 Le déroulé des réunions 20
 - 📍 L'ambiance générale des réunions 24
- ⌘ LES CONTRIBUTIONS 26
- ⌘ LES PÉTITIONS 27

LES CAHIERS D'ACTEURS	28
LE SITE INTERNET	29
LE SYSTÈME DES QUESTIONS/RÉPONSES	29
LA PRESSE	31
LES RELATIONS AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE	32
LES DEMANDES D'ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES	33
LE BUDGET DU DÉBAT PUBLIC	34

LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC 35

APPRÉCIER L'OPPORTUNITÉ DU PROJET 36

UNE LGV PEUT-ELLE CONSTITUER UNE SOLUTION AUX BESOINS DU LIMOUSIN ET DES TERRITOIRES AVOISINANTS ?	36
LGV et aménagement du territoire : Y a-t-il un effet TGV ? L'apport des réunions thématiques	36
L'apport des débats : Que peut-on attendre d'une desserte TGV ?	38
LE CHOIX D'UNE LGV POITIERS-LIMOGES EST-IL JUSTIFIÉ ?	41
Oui à la LGV Poitiers-Limoges	41
Des objections à la LGV Poitiers-Limoges	45
LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ET/OU COMPLÉMENTAIRES	50
L'amélioration de l'axe historique	51
La création d'une LGV directe entre Paris et Limoges	51
Le barreau Poitiers-Limoges, premier jalon de la transversalité	52
De nombreuses autres propositions des particuliers	53

SE PRONONCER SUR LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET 54

L'APPRÉCIATION DES DIFFÉRENTES OPTIONS DE PASSAGE	54
Des choix fondés pour l'essentiel sur les critères d'efficacité et de fonctionnalité	55
Une évaluation environnementale très globale	58
QUAND ON PARLE D'ENVIRONNEMENT : L'APPORT DES RÉUNIONS THÉMATIQUES	59
Le développement durable ou le choix du ferroviaire	60
Autour de l'étude environnementale du CETE	60
Le bruit et le paysage... ou l'ombre portée de la LGV SEA sur le débat public	61
L'agriculture	63



L'ÉCONOMIE ET LE FINANCEMENT DE LA LGV 65

■ ÉCONOMIE DU PROJET : ÉVALUATION DU TRAFIC ET DU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE 65

■ Les prévisions de trafic 65

■ Le bilan socio-économique 66

■ LA QUESTION DU FINANCEMENT 67

LA POSITION DES ACTEURS 71

ANNEXES 83

ANNEXE 1 / LA DÉCISION DE LA CNDP SUR L'ORGANISATION DU DÉBAT 84

ANNEXE 2 / LES ENTRETIENS DE LA COMMISSION 86

ANNEXE 3 / LES CONTRIBUTIONS 89

ANNEXE 4 / LES ARTICLES DE PRESSE 107

ANNEXE 5 / LES DEMANDES D'ÉTUDES REÇUES PAR LA CPDP 120

ANNEXE 6 / ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE SUR LE PROJET DE LGV
PROPOSÉE PAR L'ASSOCIATION TGV BERRY-LIMOUSIN-PYRÉNÉES 126

TABLE DES ILLUSTRATIONS

LA ZONE DE DIFFUSION DES DOCUMENTS DU DÉBAT 15

LE PLAN DE COMMUNICATION DÉCIDÉ PAR LA CPDP 16

LE CALENDRIER DES RÉUNIONS DU DÉBAT 18

TABLEAU SYNTHÉTIQUE DES RÉUNIONS PUBLIQUES 21

RÉPARTITION DES PRISES DE PAROLE EN RÉUNION PUBLIQUE 25

LES CONTRIBUTIONS, LES MOTIONS ET LES DÉLIBÉRATIONS 26

MOTION/DÉLIBÉRATION ADOPTÉE PAR 101 COMMUNES CREUSOISES 27

DÉLIBÉRATION ADOPTÉE PAR 119 COMMUNES DE L'INDRE 27

LES 22 CAHIERS D'ACTEURS 28

LES CONSULTATIONS DU SITE INTERNET 29

ORIGINE DES QUESTIONS 29

RÉPARTITION DES QUESTIONS PAR THÈME 30

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES QUESTIONS 31

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES AVIS 31

LES QUESTIONS DU DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE DU MAÎTRE D'OUVRAGE 32

BUDGET CPDP PROJET LGV POITIERS-LIMOGES 34

SYNTHÈSE DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES OPTIONS PROPOSÉES PAR RFF 55

INTRODUCTION

Le débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Poitiers-Limoges, décidé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), sur saisine du maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, s'est déroulé du 1^{er} septembre au 18 décembre 2006.

Il a été organisé et animé par une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) qui, au terme de ce débat, doit remettre dans les deux mois un compte-rendu reflétant fidèlement l'ensemble des contributions afin :

- ⌘ d'éclairer le maître d'ouvrage sur la suite à donner au projet présenté, en lui fournissant le maximum d'éléments d'appréciation,
- ⌘ d'assurer la mémoire du débat public.

C'est l'objet du présent document qui se veut restituer de la façon la plus neutre et la plus objective possible les conditions d'organisation et de déroulement du débat et le contenu des échanges. Il appartient au Président de la Commission nationale du débat public de faire le bilan du débat.

Ce compte-rendu a été établi collectivement par les membres de la Commission particulière du débat public, sous la responsabilité de sa Présidente.

Pierrette LARIVAILLE,
Présidente



Michel ANDRAULT



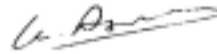
André POINTUD



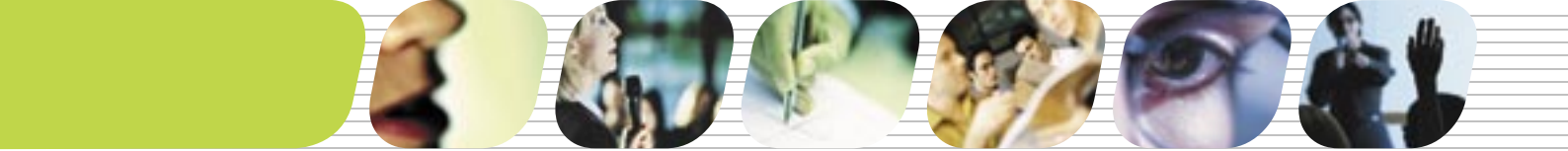
Josette FOURRIER



Michel PÉRIGORD



L'ensemble des éléments du débat public (publications de la CPDP et du maître d'ouvrage, contributions, questions et réponses aux questions, comptes-rendus intégraux des réunions publiques, etc.) est consultable sur le site Internet de la CPDP (www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org) pendant 5 ans.





Le débat public, son organisation, son déroulement

Le débat public nécessite la mise en œuvre, par la Commission particulière du débat public (CPDP), de moyens d'information et d'expression adaptés au projet et au contexte dans lequel il se situe, et permettant au public de participer au débat dans les meilleures conditions possibles.

La préparation du débat commence avec

- l'étude de l'ensemble du dossier,
- les données relatives au projet,
- l'analyse du contexte

qui constituent **la phase préalable au débat**.

On passe ensuite à **l'organisation du débat** avec la définition du dispositif de communication (identification et création de supports, modalités de diffusion de l'information) et **l'élaboration du calendrier des réunions publiques**. Cette phase de préparation est importante : c'est d'elle que dépend en grande partie la réussite du débat, son bon déroulement.

Ces différentes opérations, intéressant

- **la phase préalable au débat,**
- **l'organisation du débat,**
- **le déroulement du débat,**

sont décrites dans la première partie du présent compte-rendu.

LA PHASE PRÉALABLE AU DÉBAT PUBLIC



LES DATES CLÉS

Le 14 octobre 2005, la Commission nationale du débat public (CNDP) est saisie par Réseau ferré de France (RFF), maître d'ouvrage, d'une demande de débat public sur un projet de création d'une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges.

Elle décide **le 7 décembre 2005** d'organiser elle-même un débat public sur ce projet en se fondant notamment sur : « *l'importance des enjeux du projet en termes socio-économiques et en termes d'aménagement du territoire, pour les régions Poitou-Charentes et Limousin mais aussi pour plusieurs départements des régions voisines qui confèrent à ce projet un caractère d'intérêt national, l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés.* »

La CNDP confie immédiatement l'animation de ce débat à une Commission particulière du débat public présidée par **Pierrette LARIVAILLE**¹.

Le 1^{er} mars, la CNDP arrête définitivement la composition de la Commission particulière qui compte 5 membres, dont la Présidente :

⌘ **Michel ANDRAULT**²

⌘ **Josette FOURRIER**³

⌘ **Michel PERIGORD**⁴

⌘ **André POINTUD**⁵

Le 5 juillet, la CNDP considère que le dossier du maître d'ouvrage est suffisamment complet pour engager le débat et approuve le calendrier des réunions publiques proposé par la CPDP qui fixe les dates d'ouverture et de clôture du débat, et le programme des réunions publiques.

Le 1^{er} septembre s'ouvre le débat public et les 5 et 6 septembre se tiennent les réunions de lancement, respectivement à Limoges et à Poitiers.

Annexe 1
La décision de la CNDP
sur l'organisation du débat

¹ Ingénieur, commissaire enquêteur, ancien chef de la mission environnement à la direction générale d'EDF, ancien adjoint au délégué régional Île-de-France d'EDF.

² Magistrat, président de chambre à la Cour d'Appel de Limoges.

³ Ancien directeur à la Présidence et Médiateur d'EDF.

⁴ Professeur des universités, agrégé de géographie et directeur du département de géographie de l'Université de Poitiers.

⁵ Ingénieur général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts honoraire ; ancien Secrétaire général du Conseil général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts.

❖ LA MISE EN PLACE DES MOYENS DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

📍 Recrutement de l'équipe d'appui

L'ensemble des moyens nécessaires à l'organisation du débat public, pris en charge par RFF, a été mis en place sur demande de la Commission.

Le 1^{er} février 2006, la CPDP a recruté **Jennifer LIÉGEOIS** au poste de Secrétaire générale, puis **Isabelle URO** en tant qu'assistante administrative et, ultérieurement, **Cécile LUCAS** pour la gestion du système de « questions-réponses ».

La CPDP a pu s'installer dès le 1^{er} mars dans des locaux parfaitement aménagés, au 31 place de la République, à Limoges. L'accueil du public y fut assuré physiquement et téléphoniquement tous les jours ouvrables de 8 h 30 à 17 h 30.

📍 Choix des prestataires

Conformément aux dispositions régissant l'organisation des débats publics, toutes les procédures nécessaires au choix des différents prestataires ont été menées en étroite collaboration entre la CPDP et Réseau ferré de France afin de garantir une totale indépendance des prestataires et du maître d'ouvrage. Un cahier des charges détaillant les prestations attendues fut systématiquement établi. Après les appels d'offres, lancés selon les modalités habituelles du maître d'ouvrage, la CPDP a procédé à l'analyse des candidatures.

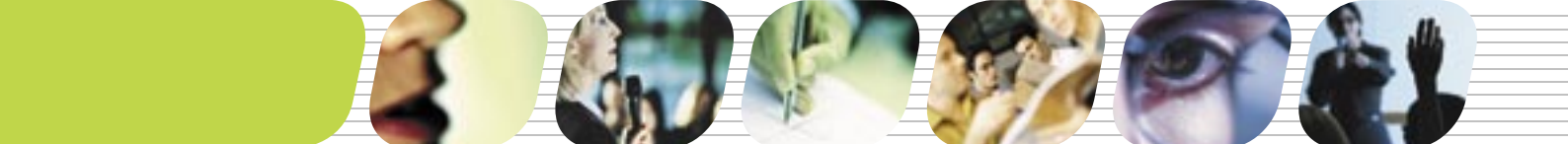
À l'issue de cette procédure, et sur la base des critères élaborés par le maître d'ouvrage, ont été retenus :

- ❖ L'agence de communication **MÉDIACITÉ** pour le conseil et l'assistance à la Commission,
- ❖ **FABRÈGUE** pour l'impression des documents de la CPDP,
- ❖ **TÉLÉSCRIBE** pour la sténotypie des réunions publiques,
- ❖ **CONCEPT EVENTS** pour la logistique des réunions publiques.

La mise en place et la gestion du site Internet ont été confiées à la société **ALÉAUR** qui a développé ce site à la demande de la CNDP.

❖ LES CONTACTS PRÉLIMINAIRES AVEC LES PRINCIPAUX ACTEURS

Dès sa constitution, la Commission a tenu à rencontrer les principaux acteurs territoriaux. Des contacts ont ainsi été établis avec les Préfets de région et de département, les services de l'État, les élus aux échelles nationale, régionale, départementale et locale, les organismes socioprofessionnels, les associations, etc.



Ces entretiens avaient pour objet de présenter la CPDP, d'informer de la tenue du débat, d'expliquer la procédure et de sensibiliser les interlocuteurs sur l'intérêt d'une telle démarche. Il s'agissait également de recueillir les observations des uns et des autres, tant sur l'organisation du débat que sur les problématiques à aborder au cours de celui-ci.

La Commission a, par ailleurs, été invitée par Monsieur le Préfet de la région Limousin à assister aux réunions du comité de suivi, dont il assurait la présidence, les 3 avril et 12 mai. Ce comité, composé de l'État, des élus des deux régions (Limousin et Poitou-Charentes), de représentants des départements de la Haute-Vienne, de la Corrèze, de la Creuse et de la Vienne, ainsi que des communautés d'agglomération de Poitiers, de Limoges, et de Brive, de RFF et de la SNCF constituait un « lieu d'échanges et de débat permettant d'orienter les études du projet de LGV Poitiers-Limoges ». La première de ces réunions a été consacrée pour une grande partie à la Commission avec une présentation des membres et de la procédure du débat public et également des attentes de la Commission vis-à-vis des acteurs locaux ; la seconde réunion devant porter, pour l'essentiel, sur le dossier du maître d'ouvrage, la Commission était représentée par sa seule Présidente, venue en observateur.

La Présidente de la Commission a rencontré par ailleurs le président de RFF et des responsables de la SNCF au niveau national et régional.

⌘ LE DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Plusieurs rencontres techniques avec Réseau ferré de France, maître d'ouvrage, représenté par Richard Rousseau, Directeur régional Centre-Limousin et Sylvestre Salin, Chef du projet du débat public LGV Poitiers-Limoges, ont été organisées dans le cadre de la préparation du dossier du débat. Ces rencontres ont permis à la Commission de mieux comprendre la problématique liée au projet⁶ et de s'assurer que les informations, les explications et les justifications fournies par le maître d'ouvrage étaient suffisamment complètes, adaptées aux préoccupations locales et régionales pressenties, et accessibles au plus grand nombre.

Le dossier du maître d'ouvrage est un document de 96 pages comprenant cinq parties : la première partie est consacrée aux enjeux d'aménagement d'un territoire appelé « Centre-Ouest », la seconde met en regard de ces enjeux l'apport de la grande vitesse ferroviaire, et explique les raisons du choix du projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges, la troisième traite des caractéristiques du projet avec la présentation des options de passage et des principaux enjeux environnementaux, la quatrième est consacrée aux aspects socio-économiques et financiers et la cinquième, et dernière, donne des éléments relatifs au calendrier.



⁶ Une journée a été consacrée à l'initiation des membres de la Commission aux techniques ferroviaires.

L'ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC

La Commission s'est interrogée sur les questions pouvant faire débat et sur le périmètre territorial intéressé. Il est apparu rapidement, suite à l'étude du dossier et des rencontres avec les acteurs locaux, que si l'insertion du projet dans le territoire était sans doute matière à discussion, la question de l'opportunité était centrale et que d'autres projets seraient proposés. Quant au territoire concerné, il était clairement identifié dans le dossier du maître d'ouvrage, incluant les trois départements du Limousin (Haute-Vienne, Creuse, Corrèze) et les franges des départements périphériques de la Vienne et de la Charente, de la Dordogne, du Lot et de l'Indre. Il s'est agi pour la Commission de voir comment organiser la diffusion de l'information et les réunions publiques afin de répondre au mieux aux attentes des différentes parties de ce territoire.

L'organisation du débat a porté concomitamment sur le **dispositif de communication** à mettre en place et la définition du **calendrier des réunions publiques**.

LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION

Le dispositif élaboré par la CPDP poursuivait un double objectif :

- ⌘ **assurer l'information du public, afin de favoriser sa participation au débat,**
- ⌘ **donner à chacun les moyens de s'exprimer, de questionner** la Commission, le maître d'ouvrage et les autres acteurs concernés par le projet, **et de faire connaître son opinion.**

Pour répondre à cet objectif, la CPDP a mis en place différents outils d'information et d'expression, a travaillé à la promotion du débat et a précisé les modalités de diffusion des documents de façon à ce qu'elle soit la plus efficace possible.

Les outils

Un site Internet a été conçu pour être le plus complet possible avec six rubriques principales (1. Le débat public 2. Les documents du débat 3. Participer au débat 4. Actualités du débat, 5. L'espace presse 6. Liens utiles). Ce site contient l'intégralité des documents diffusés par la Commission : le dossier-support du maître d'ouvrage, sa synthèse et les pièces annexes, le journal du débat, toutes les contributions écrites, les questions posées et les réponses qui leur sont apportées, les comptes-rendus intégraux des réunions publiques.

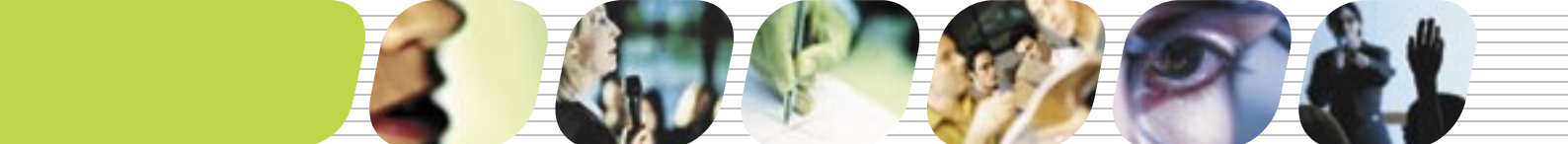
Un journal du débat a rendu compte de l'actualité du débat et du déroulement du débat. Quatre numéros ont été réalisés et diffusés :

- ⌘ **Journal n° 1 juillet 2006** (10 juillet)⁷
- ⌘ **Journal n° 2 octobre 2006** (10 octobre)
- ⌘ **Journal n° 3 novembre 2006** (13 octobre)
- ⌘ **Journal n° 4 décembre 2006** (18 décembre)

La Commission a proposé, très tôt, d'éditer et de diffuser les contributions sous forme de **cahiers d'acteurs** et offert la possibilité de s'adresser à elle par courrier, téléphone, carte T. Une carte T a été insérée dans le premier numéro du journal, des coupons étaient également mis à disposition lors des réunions publiques.



⁷ Date de parution.




Les réunions publiques ont fait l'objet, comme explicité ci-dessous, d'une réflexion approfondie afin d'en préciser le calendrier, les thèmes, les lieux et dates.

La promotion du débat public

La Commission particulière a profité de son installation à Limoges pour diffuser un premier communiqué de presse visant à informer les populations sur la tenue d'un débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges et à montrer que ce débat avait bien une réalité.

Pour les mêmes raisons, elle a jugé intéressant d'être présente à la Foire-Exposition de Limoges qui s'est tenue **du 19 au 28 mai** ; il s'agit d'une manifestation annuelle qui attire généralement beaucoup de personnes (plus de 100 000 cette année). La Commission y avait un stand où les visiteurs ont pu rencontrer ses membres et découvrir la procédure du débat public ; les demandes d'information et de documentation ont été nombreuses. Les échanges verbaux et la mise à disposition de fiches ont permis à la Commission de recueillir un certain nombre de questions et d'avis sur un projet dont on ne connaissait alors que le nom.



Un courrier a été adressé courant mai à **611 acteurs** (services de l'État, élus, associations, milieux économiques) dont les 337 maires des communes situées dans la zone d'étude des options de passage de la ligne, pour les sensibiliser à la procédure du débat public et les inviter à participer aussi bien au débat qu'à sa promotion. **Deux brochures éditées par la Commission** (les « modes d'emploi » du débat public et des cahiers d'acteurs) leur ont été transmises, ainsi qu'un questionnaire très succinct leur demandant quels thèmes ils pensaient devoir être abordés au cours du débat, et leurs suggestions pour l'organisation du débat. De fait, il y a eu peu de retours du questionnaire.

Une «réunion d'acteurs» s'est tenue **le 26 juin** : elle a rassemblé 41 personnes. Cette réunion avait pour objet de présenter les membres de la Commission et l'équipe technique, d'explicitier les grandes lignes du débat, son organisation, le projet de calendrier avant qu'il ne soit proposé à la Commission nationale et également de recueillir les réactions et les suggestions des personnes présentes.

Une présentation de la procédure du débat public a également été faite au comité de direction de la Direction Régionale de la SNCF de Limoges **le 27 juin** et aux agents de la Direction Régionale de l'Équipement (région Limousin) **le 5 juillet**.

Le 6 juillet, lors d'un point-presse, la Commission particulière a informé de la tenue du débat et du calendrier.

La diffusion des documents

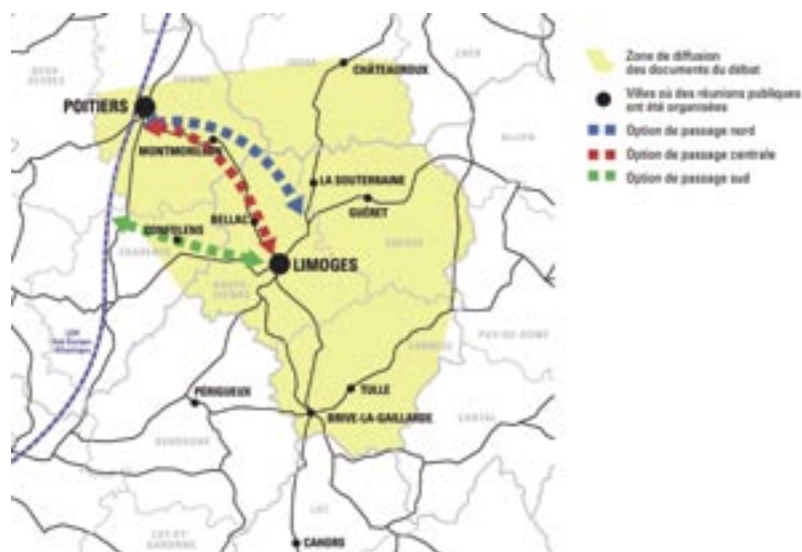
Les premiers documents⁸ du débat public pouvaient être consultés sur **le site Internet de la Commission** dès le mois de mai. Le dossier rédigé par le maître d'ouvrage et sa synthèse ont été mis en ligne le 6 juillet, le lendemain de la décision de la Commission nationale jugeant le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet et approuvant les modalités d'organisation du débat, soit deux mois avant l'ouverture du débat public. Cette information précoce a porté ses fruits : plus de 4 000 connexions au site Internet étaient enregistrées avant l'ouverture du débat.

La diffusion en grand nombre, dans la deuxième quinzaine d'août, du premier numéro du journal du débat et de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage, accompagnés de la lettre de la Présidente a été effectuée dans les départements de la Vienne, la Haute-Vienne, la Creuse, la Corrèze et l'Indre. Au total, **527 480 envois** ont été faits à la population concernée par le projet, en envoi postal non-adressé, un mailing adressé ayant été jugé trop onéreux.

La diffusion des documents du débat s'est faite par l'intermédiaire des journaux Sud Ouest et La Dépêche du Midi respectivement pour les départements de la Dordogne et du Lot.

Le dossier du débat, sa synthèse, le journal du débat ont été **adressés à 2 092 personnes** (représentants des services de l'État, élus, responsables des milieux socio-économiques, associatifs, etc.).

— LA ZONE DE DIFFUSION DES DOCUMENTS DU DÉBAT



⁸ Mode d'emploi du débat public et mode d'emploi des cahiers d'acteurs.

Par ailleurs, des **kits d'information** ont été installés à la fin du mois d'août dans neuf gares (Limoges-Montjovis, Poitiers, Brive, Châteauroux, La Souterraine, Tulle, Guéret, Cahors, Périgueux) concernées par le projet, ainsi qu'**une exposition** sur le débat public et le projet dans la gare de Limoges-Bénédictins et les mairies de Poitiers et de Limoges. Des **supports d'information (« Publicité sur le Lieu de Vente »)** ont également été mis à la disposition des mairies et des préfectures susceptibles d'être intéressées.



Un kit-information, l'exposition et un support d'information « Publicité sur le Lieu de Vente »

Des **encarts dans la presse quotidienne régionale** ont permis d'annoncer le calendrier du débat et les dates des réunions publiques d'ouverture.

LE PLAN DE COMMUNICATION DÉCIDÉ PAR LA CPDP

MODES DE DIFFUSION DES DOCUMENTS DU DÉBAT ET MOYENS D'INFORMATION SUR LE DÉBAT	
<p>Août 2006</p> <p>Diffusion dans les boîtes aux lettres du journal du débat n° 1 et de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage</p>	<p>Départements concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Haute-Vienne ▶ Corrèze ▶ Creuse ▶ Périmètre d'étude du projet (Charente, Deux-Sèvres, Vienne) ▶ Indre (sud) <p>527 480 exemplaires</p>
<p>Week-end du 19 et du 20 août</p> <p>Diffusion du journal n° 1 et de la synthèse avec les journaux la Dépêche du Midi (édition Lot) et Sud Ouest (édition Dordogne)</p>	<p>45 000 exemplaires</p>
<p>Août 2006</p> <p>Envoi aux acteurs institutionnels du journal n° 1, du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse</p>	<p>Élus, administrations, acteurs socio-économiques, associations et mairies</p> <p>Périmètre de 2 083 communes</p>
<p>Août 2006</p> <p>Mise à disposition des documents du débat dans les lieux publics</p>	<p>Kits exposition : gares de Limoges-Montjovis, Poitiers, Brive, Châteauroux, La Souterraine, Tulle, Guéret, Cahors, Périgueux</p> <p>Publicité sur le Lieu de Vente : autres gares, et sur la base du volontariat : mairies, préfectures et sous-préfectures</p>
<p>Expositions</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ mairies de Poitiers et de Limoges ▶ gare de Limoges-Bénédictins ▶ lors des réunions publiques

Le plan de communication mis en œuvre a répondu aux objectifs prévus et n'a suscité que très peu de remarques de la part du public ; peu d'erreurs de diffusion ont été enregistrées, ce qui rend compte de l'utilité de l'important travail d'ajustement de ce périmètre de diffusion fait par la Commission. La Commission avait craint que la diffusion des documents du débat, se faisant pendant la période des vacances sous forme non-adressée, ne soit contestée. Il n'y a quasiment pas eu de remarques sur ce point.

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Différents types de réunions ont été envisagés :

❖ **des réunions générales de lancement** (à Limoges et à Poitiers), permettant de discuter de l'ensemble du projet et d'aider à affiner l'organisation des réunions suivantes en fonction des prises de position, interrogations et autres demandes,

❖ **des réunions « territoriales »**, plus orientées vers les incidences du projet sur la desserte ferroviaire locale et ses conséquences pour les territoires concernés,

❖ **des réunions « de proximité »** au cours desquelles il était prévu d'examiner de façon plus détaillée les caractéristiques du projet et ses effets éventuels sur son environnement immédiat,

❖ **des réunions thématiques** dont l'objet était d'approfondir la réflexion, avec l'aide d'experts, sur des grands sujets qui ne pouvaient être que survolés dans le cadre de réunions plus générales. Quatre réunions de ce type ont été programmées, les thèmes retenus étant l'aménagement du territoire, l'évolution des modes de déplacement, les incidences d'une LGV sur l'environnement naturel et l'environnement humain,

❖ **une audition publique**, réservée à l'exposé de solutions ferroviaires qui pouvaient être proposées par d'autres acteurs, qu'elles soient alternatives et/ou complémentaires au projet proposé de RFF,

❖ **un atelier pédagogique** portant sur les méthodes d'évaluation économique du projet et les questions de financement,

❖ **deux réunions de clôture**, la première à Poitiers, la seconde à Limoges, destinées à donner quelques informations sur le débat, en termes de participation notamment, à valider les principaux éléments retenus par la CPDP dans le cadre de la préparation de son compte-rendu et à recueillir les prises de positions finales des différents acteurs.

À l'issue de sa réflexion relative à l'établissement du calendrier de ces réunions, la Commission a choisi de traiter successivement de l'opportunité du projet et des conditions de son éventuelle réalisation. Il a en effet semblé à la CPDP que la question de l'opportunité aurait pu gêner un débat serein sur les conditions d'insertion du projet, les mesures d'accompagnement etc., si ce découpage n'avait pas été préalablement opéré⁹. Toutefois, et afin de ne pas trop centrer la première période du débat sur l'opportunité et permettre d'élargir la vision du projet, une réunion thématique sur l'environnement était envisagée à mi-débat.

Il a été décidé de tenir les réunions territoriales dans les villes chefs-lieu des départements concernés par le projet, mais aussi dans les villes où se trouve la gare principale, La Souterraine pour la Creuse, Brive pour la Corrèze. Les trois réunions de proximité voulaient correspondre aux trois options de passage, chacune intéressant une sous-préfecture, d'où le choix de Bellac, Montmorillon et Confolens. Pour ce qui est des réunions thématiques,

⁹ De fait cette orientation s'est révélée parfaitement utopique puisque l'on n'a cessé, quel que soit le type de réunions, de s'interroger sur l'opportunité du projet.

de l'audition publique et de l'atelier pédagogique, il avait été envisagé au départ de les tenir toutes à Limoges pour des raisons de commodité mais aussi parce que certains thèmes étaient censés intéresser plus particulièrement la région Limousin ; il a été choisi, suite à la réunion d'acteurs, de faire une réunion « environnement » à Limoges et l'autre à Poitiers, étant entendu que même si les thèmes des deux réunions étaient différents, il n'était pas interdit d'élargir le sujet, ce qui a été proposé en séance.

Le choix des dates a dû tenir compte d'une contrainte forte: la disponibilité des salles.

LE CALENDRIER DES RÉUNIONS DU DÉBAT

DATE	VILLE	INTITULÉ DE LA RÉUNION
5 septembre	Limoges (87)	Réunion d'ouverture
6 septembre	Poitiers (86)	Réunion d'ouverture
14 septembre	Limoges	Réunion thématique : « LGV, aménagement du territoire et développement régional »
18 septembre	Guéret (23)	Réunion territoriale
21 septembre	Brive-la-Gaillarde (19)	Réunion territoriale
28 septembre	Limoges	Réunion thématique : « Les besoins de déplacement actuels et futurs »
5 octobre	Limoges	Audition publique : « Autres propositions ferroviaires »
10 octobre	La Souterraine (23)	Réunion territoriale
19 octobre	Tulle (19)	Réunion territoriale
23 octobre	Limoges	Réunion thématique : « LGV Poitiers-Limoges, développement durable, environnement naturel et biodiversité »
6 novembre	Périgueux (24)	Réunion territoriale
13 novembre	Châteauroux (36)	Réunion territoriale
20 novembre	Poitiers	Réunion thématique : « LGV Poitiers-Limoges, environnement humain et agriculture »
23 novembre	Cahors (46)	Réunion territoriale
27 novembre	Limoges	Atelier pédagogique : « Économie et financement de la LGV »
30 novembre	Bellac (87)	Réunion de proximité : « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »
4 décembre	Montmorillon (86)	Réunion de proximité : « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »
7 décembre	Confolens (16)	Réunion de proximité : « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »
12 décembre	Poitiers	Réunion de clôture
13 décembre	Limoges	Réunion de clôture

LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Le débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges s'est déroulé du 1^{er} septembre 2006 au 18 décembre 2006 après une phase de préparation de 6 mois.

LE LANCEMENT DU DÉBAT

Le débat public a été lancé lors de deux conférences de presse organisées par la Commission particulière du débat public en présence d'Yves Mansillon, Président de la Commission nationale du débat public : le 29 août au matin à Limoges et le 29 août dans l'après-midi à Poitiers.

Le dossier de presse contenait outre des éléments de présentation du débat public, le dossier-support rédigé par le maître d'ouvrage, la synthèse du dossier du débat et le journal n° 1.

Plus d'une vingtaine de journalistes a participé à ces conférences de presse.

LA COMMUNICATION PENDANT LE DÉBAT

Les différents numéros du journal du débat (n° 2 à 4) ont été diffusés à **6 000 exemplaires**.

Des contacts réguliers avec les médias (presse régionale, radio, télévision) ont été assurés tout au long du débat. Une vingtaine d'annonces presse a été publiée dans les principaux titres de la presse quotidienne régionale (La Montagne, Le Populaire du Centre, L'Écho, La Nouvelle République du Centre Ouest, Centre presse, La Dépêche du Midi...), mais aussi dans la presse gratuite (L'Info) ou la presse agricole (Vienne Rurale, La Vie charentaise, l'Union agricole).

Une attention particulière a été portée aux villes plus excentrées qui ne figuraient pas dans le périmètre de diffusion des documents en mailing non adressé : Périgueux et Cahors. En sus des annonces par voie de presse, une distribution de tracts y a ainsi été réalisée quelques jours avant la tenue de la réunion publique.

Une nouvelle opération de diffusion par voie postale non adressée a été organisée dans le périmètre des options de passage plusieurs jours avant les réunions de proximité de Bellac, Montmorillon et Confolens.

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Les événements les plus marquants du débat furent évidemment les **20 réunions publiques** qui rassemblèrent au total **4 775 personnes** pour des échanges qui durèrent **près de 70 heures**.



La participation

La participation a été très variable suivant le type et le lieu de la réunion : grosse affluence aux réunions de lancement et à la réunion de clôture de Limoges, aux réunions territoriales de La Souterraine et, toute proportion gardée, celles de Tulle et de Guéret et surtout de Châteauroux avec 1500 personnes. La réunion thématique sur l'aménagement du territoire a connu un bon succès, ainsi que celle de Poitiers sur le thème de l'environnement humain, et l'audition publique. Les réunions de proximité ont également attiré beaucoup de monde. En revanche la Commission s'est étonnée de la faible participation à l'atelier pédagogique, très demandé par des personnalités de sensibilités très différentes, qui n'a rassemblé que 50 personnes. Les personnes présentes aux réunions de Brive et de Périgueux ont elles-mêmes déploré la faible participation.

Le déroulé des réunions

La Commission a décidé que toutes les interventions du public, particuliers, élus et autres institutionnels, se feraient de la salle, « à main levée », excepté lors des réunions de très grande affluence où la Présidente de la Commission a demandé que les personnes s'inscrivent, leur nom s'affichant sur écran géant au fur et à mesure de leur inscription. Ce fut le cas à Châteauroux mais également à Limoges, lors de la réunion de clôture. Les questions posées par écrit étaient bien entendu acceptées et encouragées.

Les scénarios des réunions générales d'ouverture, territoriales et de proximité furent très semblables :

- ⌘ Un mot d'accueil du maire ou de son représentant,
- ⌘ Une présentation des principes et des modalités du débat par la Présidente de la Commission et, dans certains cas, par le préfet concerné,
- ⌘ Une présentation du projet par le maître d'ouvrage, adaptée au type de réunion et au territoire,
- ⌘ Une intervention de la SNCF dans les réunions d'ouverture visant à préciser son rôle¹⁰,
- ⌘ Débat avec la salle.

¹⁰ La SNCF était présente à toutes les réunions et a été très sollicitée pour répondre aux questions la concernant.

— TABLEAU SYNTHÉTIQUE DES RÉUNIONS PUBLIQUES

DATES	THÈME	LIEU ET NOMBRE DE PARTICIPANTS	EXPERTS CPDP	EXPERTS RFF	INTERVENTIONS AU PUPITRE
05/09/2006	Réunion d'ouverture	Limoges Faculté de droit 450 participants			<ul style="list-style-type: none"> ▸ M^{me} Hélène Pauliat, Doyen de la Faculté de droit et des sciences économiques de Limoges ▸ M. Dominique Bur, Préfet de la Haute-Vienne, Préfet de la région Limousin ▸ M. Pierre Meyer, Directeur régional de la SNCF (Limoges)
06/09/2006	Réunion d'ouverture	Poitiers Parc des expositions 340 participants			<ul style="list-style-type: none"> ▸ M. Bernard Niquet, Préfet de la Vienne, Préfet de la région Poitou-Charentes ; ▸ M. Xavier Ouin, Directeur Régional de la SNCF Aquitaine-Poitou-Charentes
14/09/2006	Réunion thématique « LGV : Aménagement du territoire et développement régional »	Limoges Faculté de droit 150 participants	<ul style="list-style-type: none"> ▸ M. Dominique Royoux, professeur associé à l'Université de Poitiers, Directeur du service recherche & développement à la Communauté d'agglomération de Poitiers, ▸ M. Étienne Auphan, Professeur émérite de géographie économique et des transports à l'Université Paris Sorbonne 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ M. Emmanuel de La Masselière, SETEC Organisation ▸ M. Naji Rizk, Chef de Division Centre-Ouest à la Direction du Développement, RFF 	
18/09/2006	Réunion territoriale	Guéret Salle polyvalente 110 participants			<ul style="list-style-type: none"> ▸ M. Michel Vergnier, Député-maire de Guéret
21/09/2006	Réunion territoriale	Brive-la-Gaillarde Chambre de Commerce et d'Industrie 90 participants			
28/09/2006	Réunion thématique « Les besoins de déplacements actuels et futurs »	Limoges Faculté de droit 140 participants	<ul style="list-style-type: none"> ▸ M. Yves Geffrin, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées ▸ M. Jean Varlet, Professeur de géographie à l'Université de Savoie ▸ M. Philippe Mathis, Professeur en aménagement du territoire et urbanisme à POLYTECH, Université de Tours 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ M. Jean-Pierre Orus, Chef du département des activités voyageurs et fret, RFF 	
05/10/2006	Audition publique « Audition publique : les autres propositions ferroviaires »	Limoges Faculté de droit 180 participants			<ul style="list-style-type: none"> ▸ M. André Thépin ▸ M. Didier Thillet, Président de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées ▸ M. Michel Caniaux, Président d'ALTRO ▸ M. François Ribert, Directeur régional représentant les CCI du Cher, du Loiret, de l'Indre et de la CRCI Centre ▸ M. Jean-Marie Aubessard, Secrétaire du Syndicat CGT cheminots de la Région de Limoges ▸ M. André Pamboutzoglou



DATES	THÈME	LIEU ET NOMBRE DE PARTICIPANTS	EXPERTS CPDP	EXPERTS RFF	INTERVENTIONS AU PUPITRE
10/10/2006	Réunion territoriale	La Souterraine Espace de l'Écluse 200 participants			▸ M. Yves Furet , Maire de La Souterraine, Président de la Communauté de communes du Pays Sostranien
19/10/2006	Réunion territoriale	Tulle Salle de l'Auzelou 110 participants			▸ M. Jean Combasteil , 1 ^{er} adjoint au maire de Tulle
23/10/2006	Réunion thématique « Développement durable, environnement naturel et biodiversité »	Limoges Faculté de droit 70 participants		▸ M^{me} Anne Guerrero , Chef de département environnement et développement durable, RFF ▸ M. Fabien Durr , Responsable du groupe environnement, CETE de l'Ouest ▸ M^{me} Sandrine Rabaseda , Responsable environnement, LGV est-européenne, RFF	
06/11/2006	Réunion territoriale	Périgueux Auditorium du théâtre l'Odyssee 50 participants			▸ M. Raphaël Bartolt , Préfet de la Dordogne
13/11/2006	Réunion territoriale	Châteauroux Salle des fêtes de Belle-Isle 1 500 participants			▸ M. Jean-François Mayet Maire de Châteauroux, Conseiller général de l'Indre ▸ M. François Philizot Préfet de l'Indre
20/11/2006	Réunion thématique « Environnement humain et agriculture »	Poitiers Parc des expositions 140 participants	▸ M. René Dauman , Responsable de l'unité médicale d'audiologie au service ORL du CHU de Bordeaux ▸ M. Pierre Donadieu , Professeur à l'École Nationale Supérieure du Paysage de Versailles	▸ M^{me} Anne Guerrero , Chef de département environnement et développement durable, RFF ▸ M. Michel Bousseaud , Responsable du pôle territorial à la mission LGV Bretagne-Pays de Loire, RFF ▸ M. Fabien Durr , Responsable du groupe environnement, CETE de l'Ouest	
23/11/2006	Réunion Territoriale	Cahors Espace associatif Clément Marot 40 participants			▸ M. Marc Lecuru , Maire de Cahors
27/11/2006	Atelier pédagogique « Économie et financement de la LGV »	Limoges Faculté de droit 50 participants	▸ M. Marc Papinutti , Chargé de la sous-direction des infrastructures ferroviaires et collectives, Direction Générale de la Mer et des Transports (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer) ▸ M. Michel Lebœuf , Directeur du développement de la division Voyageurs France-Europe, SNCF	▸ M. Jean-Pierre Orus , Chef du département des activités voyageurs et fret, RFF	
30/11/2006	Réunion de proximité « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »	Bellac Centre Culturel 105 participants		▸ M. Fabien Durr , Responsable du groupe environnement, CETE de l'Ouest ▸ M. Naji Rizk , Chef de Division Centre- Ouest à la Direction du Développement, RFF	▸ M. Jean-Claude Nénert , Adjoint au maire de Bellac ▸ M. Didier Marti , Sous-préfet de Bellac

DATES	THÈME	LIEU ET NOMBRE DE PARTICIPANTS	EXPERTS CPDP	EXPERTS RFF	INTERVENTIONS AU PUPITRE
04/12/2006	Réunion de proximité « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »	Montmorillon Centre d'animation Régional 150 participants		▶ M. Fabien Durr, Responsable du groupe environnement, CETE de l'Ouest	▶ M. Yves Bouloux, 1 ^{er} adjoint au maire de Montmorillon
07/12/2006	Réunion de proximité « Options de passage de la LGV : performances, incidences et mesures d'accompagnement »	Confolens Salle des fêtes 120 participants		▶ M ^{me} Béatrice Deblangy, Chargée d'études au CETE de l'Ouest	▶ M. Jean-Louis Dutriat, 1 ^{er} adjoint au maire de Confolens
12/12/2006	Réunion de clôture	Poitiers Parc des expositions 90 participants			
13/12/2006	Réunion de clôture	Limoges Faculté de droit 700 participants			

Les réunions thématiques se sont déroulées en présence d'experts choisis par la Commission et des experts du maître d'ouvrage. Le scénario était variable suivant le sujet ; à chaque réunion la Présidente de la Commission a pris soin de rappeler les objectifs du débat public et de préciser ceux de la réunion tandis que le maître d'ouvrage faisait une présentation rapide du projet.

Lors de l'audition publique, six propositions alternatives et/ou complémentaires au projet ont été proposées. Quatre demandes d'intervention étaient programmées, deux ont été faites sur place, l'une en début de réunion, l'autre en cours de réunion. Dans un souci d'équité, l'ordre de passage des quatre intervenants inscrits a été tiré au sort.

L'atelier pédagogique a permis d'entendre un expert de RFF qui a présenté la méthodologie utilisée pour l'évaluation socio-économique du projet et deux experts qui sont intervenus sur le thème du financement.

L'organisation des réunions de clôture a été la suivante¹¹ :

- ⌘ Une intervention de la Commission faisant le point sur les principales caractéristiques du débat au niveau de la forme (fonctionnement de la Commission, mise en place du dispositif de communication, participation) et donnant ses premières impressions sur le fond,
- ⌘ Une intervention du maître d'ouvrage présentant l'essentiel de ce qu'il avait retenu du débat,
- ⌘ Une présentation par les différents acteurs de leur position à l'issue du débat.

¹¹ Un courrier avait été adressé, au préalable, aux différents acteurs, leur précisant le déroulement de cette réunion tel que la Commission l'avait prévu et leur spécifiant, en particulier, qu'il n'était plus question de débattre mais bien de recueillir les points de vue des uns et des autres après trois mois et demi de débat, chaque intervention ne devant pas excéder cinq minutes.



L'ambiance générale des réunions

La réunion d'ouverture de Limoges s'est déroulée dans un climat passionné dont la presse s'est largement fait l'écho ; il faut dire que la salle a attendu très longtemps avant de pouvoir prendre la parole, et que le débat est parti très fort entre opposants et partisans du projet. Celle de Poitiers a été plus sereine.

Lors des réunions territoriales, les salles étaient en général très homogènes : pour ou contre le projet ; il n'y a vraiment qu'à Tulle et un peu à Brive que les opinions étaient partagées. Si, dans ces réunions, l'atmosphère a pu être parfois tendue, les discussions ont toujours été menées à leur fin.

Les élus ont été extrêmement présents tout au long de ce débat et ont même été, dans certaines réunions, presque les seuls à intervenir : ce fut le cas à Guéret et à Tulle notamment. Les acteurs socioprofessionnels se sont exprimés le plus souvent par la voie des présidents de Chambre de Commerce et d'Industrie ou leurs représentants ; la Commission a en particulier noté une grande assiduité du Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne, du Président de l'association Berry-Limousin-Pyrénées, qui a participé à toutes les réunions, et du Président de l'Association Logistique Transport Ouest (ALTRO).

Les réunions territoriales ont été marquées par une forte participation des cheminots.

Les associations de protection de l'environnement ont été particulièrement actives lors des réunions de Poitiers. Les particuliers, venus nombreux aux réunions, se sont surtout exprimés à la réunion d'ouverture de Limoges, à Châteauroux et dans les réunions de proximité.

Le tableau ci-dessous donne une répartition du nombre de prises de parole par types d'acteurs :

— RÉPARTITION DES PRISES DE PAROLE EN RÉUNION PUBLIQUE

RÉUNIONS	PARTICULIERS	ÉLUS	SOCIO-PROFESSIONNELS	CHEMINOTS	PARTIS POLITIQUES	ASSOCIATIONS
Limoges 05/09 Réunion d'ouverture	16	6	2			1
Poitiers 06/09 Réunion d'ouverture	5	4				5
Limoges 14/09 Réunion thématique	7	4	2	1		2
Guéret 18/09 Réunion territoriale	3	11		1		3
Brive 21/09 Réunion territoriale	7	4		1	1	2
Limoges 28/09 Réunion thématique	6	1	1	1		2
Limoges 05/10 Audition publique	3	3	2	1		4
La Souterraine 10/10 Réunion territoriale	4	8	2	1		3
Tulle 19/10 Réunion territoriale	1	11	1	1	1	2
Limoges 23/10 Réunion thématique	8	1	2	1		3
Périgueux 06/11 Réunion Territoriale	2	3	3			2
Châteauroux 13/11 Réunion territoriale	15	8	4			1
Poitiers 20/11 Réunion thématique	4	1	2			6
Cahors 23/11 Réunion territoriale	5	6		2		1
Limoges 27/11 Atelier pédagogique	5	2	1	1		2
Bellac 30/11 Réunion de proximité	16	7	2			3
Montmorillon 04/12 Réunion de proximité	10	5	1			4
Confolens 07/12 Réunion de proximité	8	4	2	1	1	2
Poitiers 12/12 Réunion de clôture		3	3	3	1	3
Limoges 13/12 Réunion de clôture	2	11	6	2	1	6
TOTAUX	127	103	36	17	5	57

Les réunions ont été de bonne qualité et se sont passées globalement dans une ambiance cordiale, excepté la première, à Limoges, dont le démarrage a été particulièrement houleux, et la dernière, la réunion de clôture de Limoges, au cours de laquelle on a pu s'étonner du comportement de certains participants qui semblaient confondre débat public et meeting.

LES CONTRIBUTIONS

Annexe 3 Les contributions

L'implication dans le débat public s'est traduite par un nombre élevé des contributions, **494**, mais également d'avis et de questions qui ont été systématiquement affichés sur le site Internet. Ces contributions émanaient de particuliers, d'associations et d'acteurs institutionnels qui se sont exprimés par courrier et sur le site Internet de la Commission, sous des formes diverses : motions détaillées et argumentées, délibérations, réflexions, propositions, etc. - la majorité des contributions (65%) provenait des communes des départements de la Creuse et de l'Indre.

Parmi toutes les contributions reçues, la Commission relève la délibération/motion unique de 101 communes creusoises et une délibération de 119 communes de l'Indre (voir ci-dessous).

LES CONTRIBUTIONS, LES MOTIONS ET LES DÉLIBÉRATIONS

STRUCTURE	NATURE DU DOCUMENT	NOMBRE
Associations	Contributions écrites	21
	Motions (Creuse)	1
	Pétition	1
Mairies, Communautés de communes et Communautés d'agglomérations	Contributions écrites	5
	Motions (Total)	144
	<i>dont Creuse</i>	129
	<i>dont Indre</i>	13
	<i>dont Haute-Vienne</i>	2
	Délibérations (Total)	172
	<i>dont Indre</i>	160
	<i>dont Creuse</i>	8
	<i>dont Haute-Vienne</i>	3
	<i>dont Cher</i>	1
Vœux	5	
Conseils généraux	Contributions écrites	3
	Motions	2
	Délibérations	4
	Vœux	1
Conseils régionaux	Contributions écrites	1
	Vœux	2
Institutionnels et services de l'État	Contributions écrites	11
Organismes socio-professionnels	Contributions écrites	17
	Délibérations	3
Partis politiques	Contributions écrites	5
	Délibérations	1
Entreprises	Contributions écrites	2
	Motions (Creuse)	1
Particuliers	Contributions écrites	84
Syndicats	Contributions écrites	7
	Délibérations	1
TOTAL		494



MOTION/DÉLIBÉRATION ADOPTÉE PAR 101 COMMUNES CREUSOISES

« Les élus affirment que ramener l'avenir de la desserte ferroviaire du Limousin à un projet exclusif – la ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges – pénaliserait lourdement la Creuse dans la compétition économique et sociale en cours, car elle signifierait l'absence de toute amélioration d'offre ferroviaire durant les 15 ans à venir.

Les élus demandent :

- ⌘ la modernisation de la ligne historique La Souterraine-Châteauroux-Vierzon-Paris avec pour objectif de placer La Souterraine à deux heures de Paris,
- ⌘ l'aménagement de la ligne Guéret-Limoges avec la suppression du rebroussement et l'électrification,
- ⌘ une meilleure interconnexion entre le TER bus interrégional desservant la façade est creusoise (Mérinchal, Auzances-Evaux-Chambon, Budelière) et les trains au départ de Montluçon. (...)»



DÉLIBÉRATION ADOPTÉE PAR 119 COMMUNES DE L'INDRE

« Le Conseil municipal, après en avoir délibéré :

S'oppose à la création d'une ligne grande vitesse Limoges-Poitiers qui risquerait de reléguer la voie Châteauroux-Paris au niveau secondaire et, en termes d'aménagement du territoire, laisser de côté l'ensemble des départements du grand centre soit près d'1.8 million d'habitants ;

Rappelle que l'Indre s'appuyant sur l'expertise des Chambres de Commerce et d'Industrie, a déjà fait connaître sa position sur les aménagements ferroviaires nécessaires à son territoire ;

Demande :

- ⌘ La grande vitesse entre Limoges et Paris par Châteauroux avec l'amélioration et la modernisation de la voie ;
- ⌘ L'interconnexion de cette ligne au réseau TGV irriguant l'Europe du nord et de l'est, gage d'un raccordement aux grands pôles de développement économique. »

LES PÉTITIONS

La Commission a été destinataire d'une pétition de 1 573 signatures rassemblées par l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées.



LES CAHIERS D'ACTEURS

La Commission a publié et diffusé **22 cahiers d'acteurs**, expression de la diversité des opinions concernant le projet. Les premiers cahiers d'acteurs ont été publiés à la suite de l'audition publique consacrée à la présentation des projets alternatifs et/ou complémentaires ; la Commission a reçu ensuite des contributions des associations de protection de l'environnement. Elle a été très fortement sollicitée en fin de débat et a dû faire des prouesses pour sortir le dernier cahier avant la fin du débat.



LES 22 CAHIERS D'ACTEURS

01. Chambres de Commerce et d'Industrie de l'Indre, du Cher et du Loiret et Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Centre
02. Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées
03. Comité de Défense de la Gare de Saint Sébastien et Autres Services Publics (CODEGASS)
04. Secteur Fédéral CGT des cheminots de la Région de Limoges
05. Vienne Nature
06. Association Logistique Transport Ouest (ALTRO)
07. Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
08. Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne
09. Les Amis de la Terre Poitou et Limousin
10. Legrand France
11. Conseil Économique et Social Poitou-Charentes
12. Ville et Communauté d'agglomération de Poitiers
13. Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne
14. Réseau de Villes Poitiers-Limoges
15. Réseau de Villes Limousin Axe Majeur
16. Association de désenclavement du Nord Haute-Vienne et du Montmorillonnais
17. Agence d'Urbanisme et de développement Clermont Métropole
18. Ville de Limoges/Communauté d'Agglomération Limoges Métropole
19. Université de Poitiers
20. Conseil général de la Haute-Vienne
21. Conseil régional Limousin - Vœu de l'assemblée régionale adopté en séance plénière le 19 octobre 2006
22. Conseil général de Corrèze

LE SITE INTERNET

Le site Internet (www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org) a été fréquemment consulté, comme en témoignent les **17 441 visites** qu'il a reçues. Ainsi que l'indique le tableau ci-contre, le rythme de consultations, qui a un peu fléchi en octobre et en novembre par rapport à ce qu'il était au début du débat, a connu en décembre une forte hausse.

Les pages les plus consultées ont été :

- le dossier du maître d'ouvrage
- les contributions
- le journal du débat

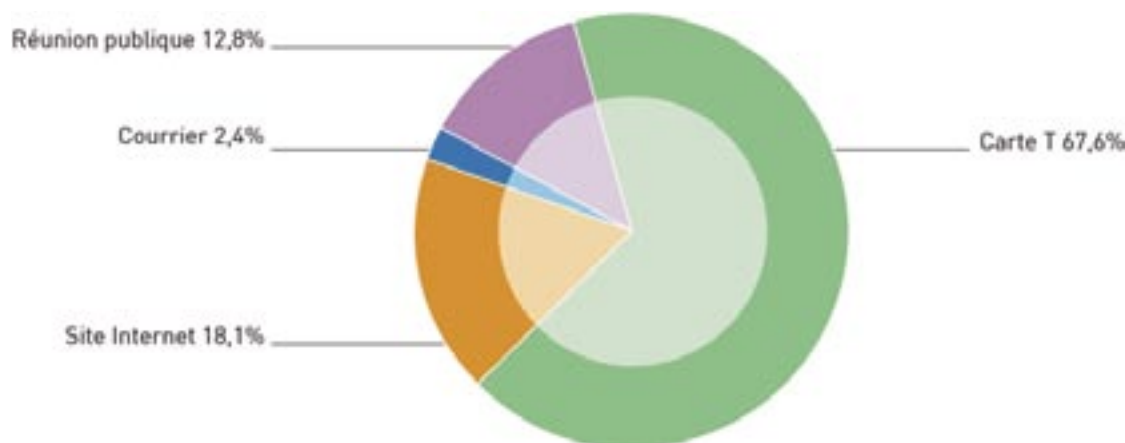
LES CONSULTATIONS DU SITE INTERNET

MOIS	MOYENNE/JOUR		TOTAL MENSUEL	
	PAGES	VISITES	PAGES	VISITES
décembre 2006	421	131	13 053	4 063
novembre 2006	389	101	11 683	3 037
octobre 2006	424	96	13 153	2 987
septembre 2006	502	120	15 063	3 616
août 2006	320	76	9 939	2 972
juillet 2006	173	33	5 368	1 039
juin 2006	25	5	774	154
mai 2006	14	3	440	120
avril 2006	1	1	33	31
mars 2006	1	0	43	22
TOTAUX 2006	228	57	69 549	17 441

LE SYSTÈME DES QUESTIONS/RÉPONSES

Au total, la Commission a reçu 1 153 questions dont la très grande majorité (67,6%) a été adressée par carte T.

ORIGINE DES QUESTIONS



Toutes les questions reçues à la Commission ont fait l'objet d'une insertion sur la base interne de la Commission en lien direct avec le maître d'ouvrage. Chaque réponse proposée par RFF était validée par un membre de la Commission qui, le cas échéant, lui demandait un complément de réponse.

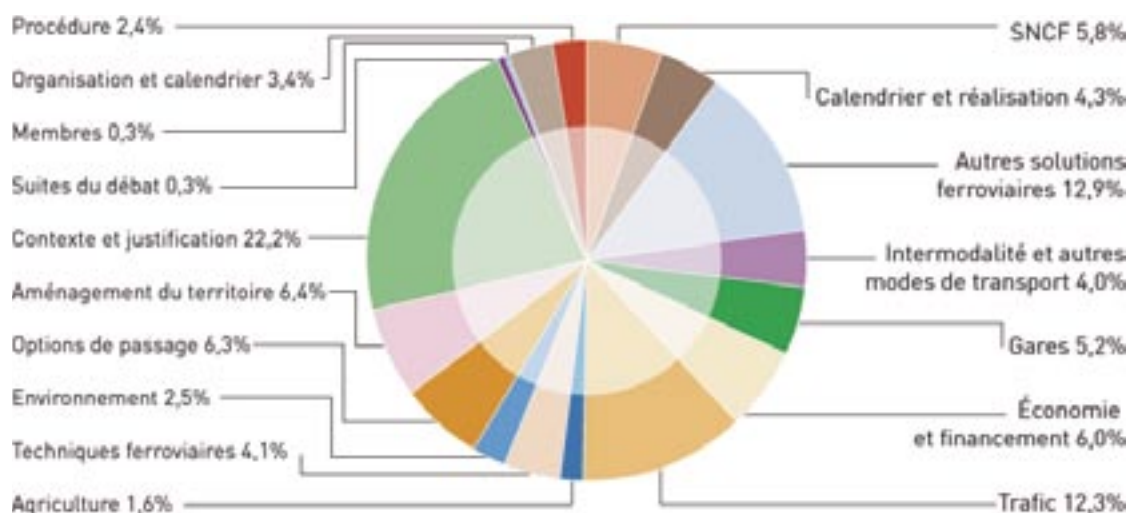
Malgré quelques retards en début de débat dans le délai de réponse à ces questions, fixé à quatre semaines d'un commun accord entre la CPDP et RFF, le maître d'ouvrage a fait face aux questions posées. De fait, il ne restait que peu de questions sans réponse à la clôture du débat. La Commission souligne aussi la disponibilité de la SNCF et de la DRE, également sollicitées pour répondre aux questions du public.

Parmi le millier de questions **adressé à RFF**, 25% (256) ont porté sur la justification du projet. Les questions sur les autres solutions ferroviaires ou les solutions alternatives ont été également très nombreuses (148 questions). 18 questions ont été posées à Réseau ferré de France sur l'agriculture, la sylviculture et les problématiques foncières et 29 sur l'environnement.

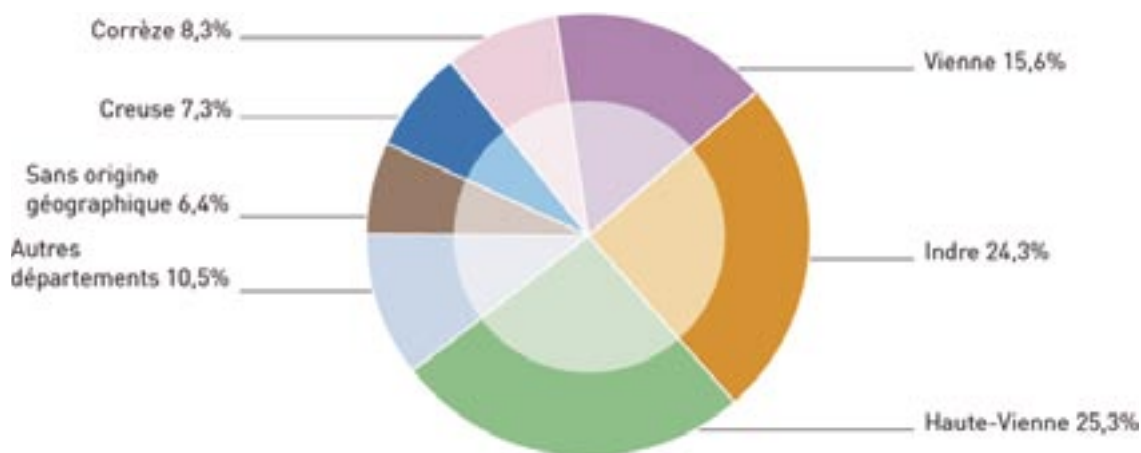
74 questions ont été **adressées à la CPDP** et concernaient surtout l'organisation et le calendrier du débat et notamment le lieu des réunions. Plusieurs personnes se sont demandées pourquoi la Commission n'avait pas organisé un référendum ou un sondage, sans remettre en cause pour autant le débat public. L'intérêt d'un forum de discussion a été également souvent souligné : « *Votre site a au moins le mérite d'exister mais il y manque un forum sur lequel les gens pourraient débattre entre eux* ».

Enfin, 64 questions ont été **posées à la SNCF** concernant pour l'essentiel le prix futur du billet, la fréquence des trains (à la fois sur le TGV Poitiers-Limoges mais également sur l'axe historique) et l'avenir de la gare d'Austerlitz.

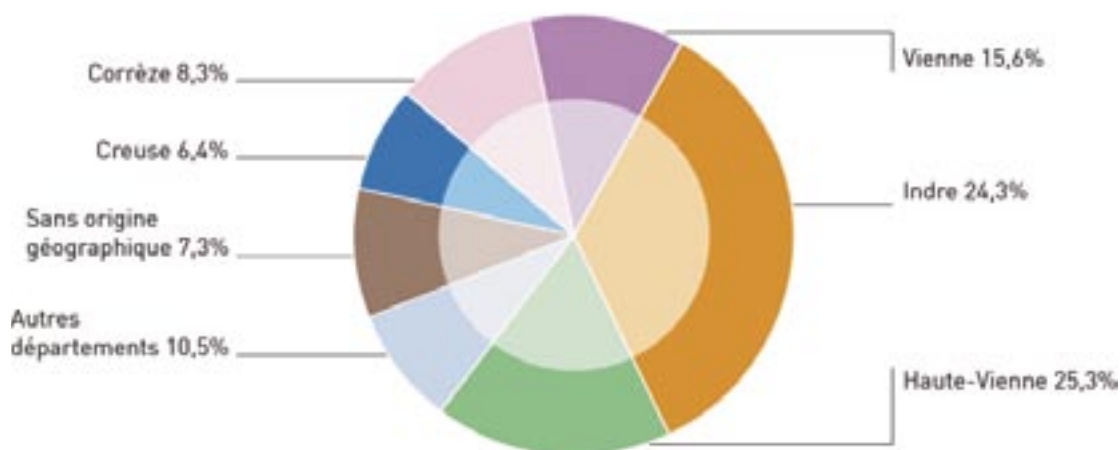
— RÉPARTITION DES QUESTIONS PAR THÈME



— RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES QUESTIONS



— RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES AVIS



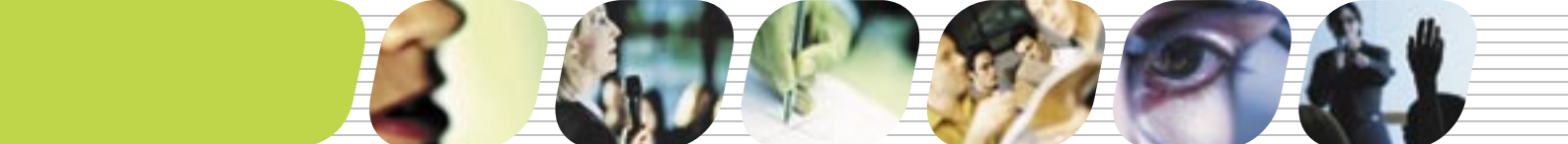
📰 LA PRESSE

La Commission particulière tient à souligner le travail de la presse, à l'origine d'une production importante et variée sur la question du projet, tant en phase de préparation que pendant la durée du débat public.

Annexe 4
Les articles de presse

Au total, plus de **300 articles** ont été publiés. **20 reportages télévisés** ont été tournés et de très nombreux passages radio se rapportant au projet ou au débat ont été diffusés dans les huit départements concernés. Cette couverture médiatique a permis à la Commission de démultiplier les actions de communication et d'informer tout au long de ces quatre mois de débat.

Les deux conférences de presse de Limoges et de Poitiers du 29 août 2006 ont été l'occasion pour la Commission particulière de rappeler ses attentes et pour le maître d'ouvrage de présenter le dossier-support du débat public.



L'annonce des premières réunions publiques des 5 et 6 septembre à Limoges, puis à Poitiers, a été largement relayée par la presse écrite et audiovisuelle. Les réunions thématiques, plus techniques et plus cadrées, ont été moins médiatisées malgré la qualité des interventions. Les réunions territoriales ont, quant à elles, fait l'objet d'un vif intérêt. La réunion de Châteauroux, très attendue dans l'Indre, a suscité une forte mobilisation médiatique. Le soir de la réunion publique, France 3 Centre a réalisé un direct depuis la salle des fêtes. Les réunions de proximité ont été assez bien suivies et les réunions de clôture l'ont été de manière inégale.

Dès l'annonce de l'organisation du débat, certains se sont interrogés sur l'intérêt d'un tel débat et sur ses finalités. Pour autant, à l'issue du débat, France 3 estime que le débat a été « fructueux ».

La presse a également, tout au long du débat, relayé les prises de position des élus comme elle a souvent mis en scène une forme de confrontation entre le projet de Ligne à Grande Vitesse et les projets alternatifs et complémentaires. Les projets utilisant l'axe historique (train pendulaire dit POLT, amélioration des voies existantes), ainsi que le projet complémentaire défendu par ALTRO, ont, dès le début du débat public, suscité le plus grand intérêt, en raison sans doute du nombre important des prises de position en leur faveur.

LES RELATIONS AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Les relations de la CPDP avec le maître d'ouvrage, représenté par les responsables directs du projet et, à certaines réunions également par Hervé de Tréglodé, Directeur Général Adjoint de RFF, ont été, tout au long du débat, extrêmement cordiales. Le maître d'ouvrage s'est montré très à l'écoute de la Commission et très disponible. Des rencontres ont été organisées après chaque réunion publique pour en tirer les enseignements et préparer la réunion suivante. Avant chaque réunion, le maître d'ouvrage a transmis ses diaporamas à la CPDP.

À la demande de la Commission, le maître d'ouvrage a réalisé à mi-débat un document complémentaire répondant aux principales questions posées insuffisamment traitées dans le dossier du débat et a amélioré sa présentation lors des réunions publiques sur quelques points particuliers. Ce document a fait l'objet d'une diffusion avec le journal du débat n° 3.



LES QUESTIONS DU DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- 1 Pourquoi est-ce le projet de LGV Poitiers-Limoges qui est présenté au débat public alors que d'autres projets ont été étudiés ?
- 2 En quoi le projet de LGV Poitiers-Limoges participe-t-il à l'aménagement du territoire ?
- 3 Pourquoi une LGV entre Paris, Orléans, Limoges, voire Toulouse n'est-elle pas étudiée ?
- 4 Le projet de LGV Poitiers-Limoges est-il compatible avec la desserte de la ligne TER Poitiers-Limoges ?
- 5 Que deviendrait la ligne Paris-Orléans-Limoges ?
- 6 Réseau ferré de France a-t-il une préférence pour l'une des trois options de passage présentées au débat public ?
- 7 Pourquoi prévoir de réaliser une section de LGV à voie unique ?
- 8 La LGV Atlantique et la gare de Paris-Montparnasse sont-elles capables d'absorber le trafic supplémentaire engendré par la LGV Poitiers-Limoges ?

Le débat, s'il a été exigeant pour la Commission, l'a été également pour le maître d'ouvrage. La Commission tient à souligner l'engagement de celui-ci et les efforts qu'il a mis en œuvre pour apporter une information adaptée aux attentes des participants au débat lors des différentes réunions en intégrant au fur et à mesure les enseignements du débat. Le travail accompli pour la présentation faite à Châteauroux mérite d'être signalé.

La Commission salue la très forte implication de la SNCF qui a été présente à toutes les réunions publiques et très sollicitée¹².

LES DEMANDES D'ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES

Une première « demande officielle de contre-expertise conduite par RFF », faite par le député **Jean-Yves Hugon** à la CNDP¹³, a été réitérée en réunion publique et officialisée par une demande écrite de **M. Didier Thillet, Président de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées**, à la CPDP. Cette demande concernait « l'étude comparative effectuée par RFF en tenant compte du nombre d'habitants bénéficiaires et de l'équilibre de l'aménagement du territoire » d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Beauvilliers-Orléans-Vierzon et Châteauroux¹⁴. Il a été ainsi décidé d'un commun accord entre RFF et l'association de ne plus parler de « contre-expertise » mais plutôt de « complément d'étude » qui se ferait dans le cadre d'un **groupe d'échanges animé par la CPDP**.

Une première réunion de ce groupe a eu lieu le 26 septembre : il a été admis alors que ce complément d'étude, compte tenu des délais, ne pourrait être qu'un « dégrossissage » portant sur l'aire d'influence du projet et l'estimation de son coût. Les résultats de cette étude n'ont satisfait ni l'association, ni M. Hugon qui ont reformulé leur demande en fin de débat de façon plus précise. Ils ont admis que la CPDP n'était plus concernée, sauf à faire figurer cette demande au compte-rendu du débat.

M. André Pamboutzoglou, Vice-président du Conseil régional du Limousin, qui s'était exprimé sur le sujet un certain nombre de fois en réunion publique, a fait une demande officielle à la CPDP par courrier en date du 7 novembre. Il demande que RFF réalise deux études, une « étude du devenir des circulations sur l'axe POLT entre Limoges-Châteauroux-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. », et une « 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 2h-2h 10 entre Paris et Limoges. »

Sur le premier point des éléments de réponse ont été apportés au cours du débat par le maître d'ouvrage ; sur le second M. Pamboutzoglou est convenu que ce n'était pas une étude qui pouvait être faite dans le cadre du débat public.

M. Jean-Louis Camus, au nom de la FNAUT Limousin, a fait part de son intérêt pour la solution du « Y renversé » au cours de différentes réunions publiques, dans le cahier d'acteur de son association et dans un email adressé à la CPDP le 27 novembre ; il demande que RFF étudie, non pas « le projet auquel fait référence RFF, repris au schéma directeur de 1992 » mais « un projet de Y renversé qui comprend un tronçon commun de Paris à Vierzon et deux branches, une vers Limoges et une autre vers Bourges-Montluçon-Clermont-Ferrand. »

Annexe 5 :
Les demandes d'études
reçues à la CPDP

¹² Représenté par
M. Michel Lebœuf,
Directeur du développement
de la division Voyageurs
France-Europe,
M. Xavier Ouin,
Directeur régional
de la SNCF Poitou-Charentes
et Aquitaine,
M. Pierre Meyer, Directeur
régional SNCF Limousin,
M. Jean-Pierre Bellingard,
Directeur du développement
SNCF Limoges,
M^{me} Guylaine Fruchon,
Direction du développement
SNCF Limoges,
M. Chevalier,
Chef d'établissement La
Souterraine-Châteauroux,
M. Dubosc, Directeur
d'établissement Exploitation
du Limousin,
M. Lionel Grand, Directeur
du développement,
SNCF Midi-Pyrénées.

¹³ Lettre adressée
au Président de la CNDP,
Yves Mansillon,
le 7 août 2006.

¹⁴ Courrier adressé à la
CPDP le 5 septembre 2006.



LE BUDGET DU DÉBAT PUBLIC

La Commission a tenu ses engagements de maîtrise des dépenses. À la fin du débat, le coût total du débat public (comprenant la phase préparatoire) est estimé à 891 000 euros et se décompose comme suit :

— BUDGET CPDP PROJET LGV POITIERS-LIMOGES EN K€

Secrétariat et fonctionnement CPDP	257
Organisation des réunions publiques (Logistique)	198
Impression de documents du débat	236
Assistance communication à la CPDP	172
Presse	28
TOTAL	891



Les enseignements du débat public

Cette partie consacrée aux enseignements du débat rend compte des opinions exprimées par les participants s'agissant :

- **d'apprécier l'opportunité du projet**
- **de se prononcer sur ses principales caractéristiques**

Elle traite également dans un chapitre spécifique de « l'économie et du financement d'un projet de LGV ».



APPRÉCIER L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Par rapport au thème de l'opportunité de réaliser ou non le projet de Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges, deux questions se sont posées :

⌘ **Une Ligne à Grande Vitesse peut-elle constituer une solution aux besoins du Limousin et des territoires avoisinants ?**

⌘ **Si oui, le choix d'une LGV Poitiers-Limoges est-il judicieux ?**

Chacune de ces deux questions en appelle évidemment une autre : « **Y a-t-il des solutions alternatives ?** ».



⌘ UNE LGV PEUT-ELLE CONSTITUER UNE SOLUTION AUX BESOINS DU LIMOUSIN ET DES TERRITOIRES AVOISINANTS ?

Le principe même de la création d'une liaison reliant Limoges à Paris, indépendamment du trajet retenu, renvoie à l'appréciation de ce qui peut être attendu, de manière positive ou négative, de la réalisation d'un tel projet. Si les oppositions de principe ne sont pas nombreuses, elles existent.

🌐 **LGV et aménagement du territoire : Y a-t-il un effet TGV ? L'apport des réunions thématiques**

La question de la grande vitesse ferroviaire et de son effet sur l'aménagement du territoire a notamment été abordée lors de la réunion thématique qui s'est tenue le 14 septembre à Limoges. Deux experts sollicités par la CPDP y sont intervenus : M. Dominique Royoux¹⁵ et M. Étienne Auphan¹⁶, ainsi que M. Emmanuel de la Masselière¹⁷.

⌘ **Une nouvelle conception de l'aménagement du territoire**

L'accent a d'abord été mis sur l'évolution de la notion d'aménagement du territoire, passée d'une volonté de meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et des activités économiques à une volonté de mise en valeur et de développement équilibré des territoires. Sous l'effet de la généralisation de la mobilité, **la question de l'accessibilité s'est substituée à celle de la répartition**. Comme le note Dominique Royoux : « à travers les

¹⁵ Professeur associé à l'Université de Poitiers, Directeur du service recherche & développement à la Communauté d'agglomération de Poitiers.

¹⁶ Professeur émérite de géographie économique et des transports à l'Université Paris Sorbonne.

¹⁷ SETEC Organisation, qui a fait l'étude prospective des effets d'aménagement et de développement des territoires (cf. dossier-support).

TGV, nous voyons bien que l'aménagement du territoire c'est de la fréquence, du confort, de la gestion d'horaires, de la gestion d'interconnexion. Nous voyons bien qu'à travers ces notions, ces dimensions nouvelles qui sont nécessaires à cause de la généralisation de la mobilité, qui est vraiment le facteur clé, il s'agit d'une nouvelle conception de l'aménagement du territoire».

■ Une modification du système ferroviaire français

Pour Étienne Auphan, le «système TGV» (infrastructure, matériel, méthodes commerciales) a permis un «saut en vitesse», mettant une grande partie du territoire français à moins de quatre heures de la capitale, ce qui a substitué au réseau maillé existant un réseau polarisé rayonnant à partir de Paris. Les transversales classiques s'en trouvent considérablement affaiblies. Une autre caractéristique du système ainsi créé est l'effet «avion sur rail» : le TGV, conçu pour les grandes distances, traverse les territoires sans s'y arrêter. Les parcours intermédiaires ne sont plus possibles. «*Le TGV traverse son territoire en quelque sorte en parasite, entre les extrémités de la ligne*». (Étienne Auphan, réunion publique de Limoges, 14/09/2006). Ces deux questions, **l'affaiblissement des liaisons transversales et l'absence d'arrêts intermédiaires sur la LGV**, ont été l'objet de nombreuses interventions tout au long du débat, comme il est possible de le voir plus loin.

■ Un effet certain mais non dépourvu d'ambiguïtés

Il ne faut pas se tromper d'objectif. Comme le souligne Emmanuel de la Masselière : «*une LGV, c'est d'abord une infrastructure de transport de personnes. Elle répond à une demande de mobilité avant toute chose. Ce n'est pas d'abord un outil d'aménagement ou de développement du territoire (...). Son objet initial, c'était de relier des grandes métropoles entre elles*». Toutefois, les LGV ont une influence certaine sur **l'attractivité des territoires**. Tout d'abord par l'appartenance à un grand réseau européen, et ce point n'a d'ailleurs pas été contesté au cours de la réunion. Par un effet d'image, aussi. En revanche, si l'on en juge par les exemples antérieurs, l'effet d'une LGV sur la création d'emplois ou sur le tourisme n'est pas aussi immédiat que l'on pourrait *a priori* le penser.

■ L'évolution de la mobilité

Une deuxième réunion thématique, tenue à Limoges le 28 septembre, a permis de compléter ces éléments de réflexion par une mise en perspective des «besoins de déplacement aujourd'hui et demain». Sont intervenus, comme experts sollicités par la CPDP, M. Yves Geffrin¹⁸, qui a présenté l'étude «*Démarche Prospective Transports 2050*», réalisée à la demande du Conseil général des Ponts, M. Jean Varlet¹⁹ et M. Philippe Mathis²⁰.

¹⁸ Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.

¹⁹ Professeur de géographie à l'Université de Savoie.

²⁰ Professeur en aménagement du territoire et en urbanisme à POLYTECH, Université de Tours.



Il en est ressorti :

- ⌘ pour les perspectives à long terme, une **croissance ralentie de la mobilité**, accompagnée d'un certain **report de la route vers les autres modes de transport**,
- ⌘ qu'il faut attendre d'une LGV un **report modal du trafic aérien vers le trafic ferroviaire** et une modification du rythme des déplacements professionnels,
- ⌘ une extension des espaces accessibles accompagnée d'une **nouvelle fragmentation spatiale** : « la France est devenue un archipel métropolitain, composé à la fois de régions accessibles entre elles et d'interstices au sein desquels l'accès ferroviaire est plus difficile. Le Limousin fait partie de cet interstice ». (Jean Varlet).

L'apport des débats : Que peut-on attendre d'une desserte TGV ?

Le thème de la nécessité d'une LGV pour desservir Limoges et les territoires avoisinants a été débattu non seulement au cours de ces deux thématiques mais aussi lors des réunions territoriales, et largement évoqué dans les cahiers d'acteurs et les autres contributions.

Qu'il faille faire quelque chose pour améliorer la desserte ferroviaire du Limousin et des territoires voisins n'est contesté par personne. Qu'il y ait urgence à le faire non plus.

⌘ **Une réduction du temps de parcours vers Paris**

Faire partie du « **club des villes à moins de deux heures de la capitale** » est, pour Limoges et pour le Conseil général de la Haute-Vienne, « *une impérieuse nécessité* »²¹. De même, la CCI de la Dordogne note que ce projet, qui mettra Périgueux à trois heures de Paris, est « *un formidable projet d'aménagement du territoire* »²².

Cet avis est généralement partagé par les élus et les responsables socio-économiques. Comme l'exprime un des adjoints au maire de Limoges : « *Je crois très sincèrement que la TGV ici c'est essentiel pour que se créent demain des emplois* » (Réunion publique de Limoges, 13/12/2006).

Sur le plan du principe d'une desserte LGV permettant de se rendre plus rapidement à Paris, s'élèvent peu de voix contre. Des objections ont toutefois été soulevées, principalement par les associations de défense de l'environnement et par des particuliers.

Certains font également remarquer qu'il s'agit une fois de plus d'une **desserte radiale**, alors que l'amélioration des liaisons transversales est au moins aussi urgente **et davantage proche de la notion d'aménagement du territoire**. « *On a l'impression que tout est relié à Paris. Non, l'aménagement du territoire ce n'est pas uniquement Paris.* » (Un intervenant, réunion publique de Limoges, 05/09/2006).

D'autres relèvent les effets pervers de la réalisation d'une liaison à grande vitesse : le rapprochement en temps de la capitale leur apparaît autant un outil de centralisation que de décentralisation. Il est plus facile d'organiser toutes les réunions à Paris quand on peut faire l'aller-retour dans la journée. Le collectif contre les nuisances LGV de Chasseneuil-du-Poitou dénonce « *une accentuation de la polarisation du territoire autour de Paris, avec, en corollaire, une aggravation des déséquilibres territoriaux, un enclavement des zones rurales, la transformation des villes intermédiaires en cités-dortoirs* »²³.

Par ailleurs, quelques objections se situent sur un plan que l'on pourrait qualifier de philosophique : « *Ne faut-il pas poser des limites à cette course de vitesse de plus en plus effrénée qu'est devenue la vie moderne ?* » s'interroge un particulier. Un autre note :

²¹ Cahier d'acteurs n° 20 : Conseil général de la Haute-Vienne.

²² Cahier d'acteur n° 13 : Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne.

²³ Contribution reçue le 14 décembre 2006.

²⁴ Réunion thématique du 28 septembre 2006 à Limoges.

« De plus en plus l'avenir n'est pas le développement des pôles d'excellence. Les gens vont se tourner plutôt vers la recherche d'une certaine qualité de vie, d'où des évolutions dans les modes de déplacement plus de l'ordre du loisir que du professionnel »²⁴.

Enfin, des interrogations plus pragmatiques sont soulevées : « un gain de 50 minutes sur le trajet Limoges-Paris justifie-t-il une si grosse dépense ? ». L'association Les Amis de la Terre Poitou et Limousin s'interroge sur les coûts en termes financier, énergétique et environnemental des minutes gagnées par la grande vitesse ferroviaire²⁵.

■ Être relié au réseau à grande vitesse français et européen

Cette interconnexion apparaît au centre des attentes exprimées par les participants, que ce soit par les responsables politiques ou par les partenaires économiques. C'est à la fois une connexion à l'économie européenne par le réseau LGV, et une connexion à l'économie mondiale par l'accès direct à Roissy : « Il est évident que pour nous, il y a la liaison Paris-Limoges, mais au-delà c'est l'interconnexion avec Roissy. Nous avons à longueur de semaine des cadres qui font des déplacements dans les cinq continents (...). La perspective des interconnexions avec les Lignes à Grande Vitesse qui vont nous relier aux grandes capitales européennes, tout cela constitue un ensemble extrêmement intéressant ». (DRH du groupe Legrand, réunion publique de Limoges, 14/09/2006). Comme l'exprime le Président du Conseil régional de la région Centre : « une région privée de grande vitesse ferroviaire, c'est une région privée de toute relation moderne avec le reste de l'Europe ». (Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/2006).

Et cette relation moderne est aussi une affaire d'image, au point qu'un participant a pu noter que l'arrivée d'une rame TGV est porteuse d'image positive pour une ville, même si cette rame circule sur une voie normale.

■ Mais un effet sous conditions

La grande vitesse ferroviaire à elle seule ne garantit pas le développement économique d'une région. Elle doit s'accompagner d'une action politique volontariste. Si ce point est souligné par des intervenants, c'est surtout la nécessité de permettre à la grande vitesse d'**irriguer l'ensemble de la région** qui est évoquée. L'effet « avion sur rail » décrit par Étienne Auphan inquiète : qu'en est-il des territoires ruraux ? Des autres villes de la région ? Ce qui renvoie à la nécessité ressentie comme impérieuse, prioritaire, de **rénover le réseau TER et de le réorganiser** pour permettre les meilleurs rabattements possibles vers la LGV.

De façon synthétique, un particulier relève dans une question écrite : « train super rapide, mais qu'est-il prévu pour que le voyageur puisse aller à la gare ou en revenir ? »²⁶. Ce qui pose aussi la question des transports urbains et périurbains et de l'opportunité de raisonner en temps global intégrant le temps de trajet domicile-gare.

■ Des conflits de priorité ?

Eu égard au poids que représenterait un tel investissement et au fait que son financement n'est pas assuré, certains craignent que ce projet se fasse au détriment d'**autres investissements considérés comme prioritaires** : un réseau ferroviaire de proximité dont la qualité incite au report de la route vers le rail ; l'aménagement des voies pour le fret ferroviaire : « Nous sommes contre le TGV dans son ensemble. Nous sommes pour l'amélioration des lignes existantes, qu'il s'agisse des lignes principales mais aussi de l'ensemble des lignes secondaires... Nous considérons aussi qu'il faut absolument abandonner le plus possible le réseau routier au niveau du transport de marchandises pour favoriser le transport par rail »²⁷.

²⁵ Cahier d'acteurs n° 9 : Les Amis de la Terre Poitou et Limousin.

²⁶ Question reçue le 6 décembre 2006.

²⁷ Réunion thématique du 23 octobre 2006 à Limoges.



La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) les rejoint en exprimant la même inquiétude pour le financement qui, en reposant en partie sur les collectivités territoriales, dont les ressources sont limitées, se ferait au détriment du financement des transports de proximité²⁸.

Les conséquences de la mise en service d'une LGV sur les **dessertes aériennes** méritent aussi, pour un certain nombre de participants, d'être étudiées. Que deviendront les aéroports de Limoges et surtout de Brive-Souillac, dont la mise en service est imminente, après l'ouverture de la nouvelle LGV ? Un particulier demande par écrit si « *le contribuable ne va pas être mis deux fois à contribution, la première pour la construction de la LGV, la seconde lorsqu'il faudra amortir les déficits des aéroports concernés par la désaffectation de la clientèle d'affaires* »²⁹. Ce risque est clairement identifié par les responsables des infrastructures aéroportuaires, dont la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne, qui imagine des compensations à la perte de cette clientèle : pré acheminement vers les lignes internationales partant de Roissy, recherche de nouvelles destinations solvables telle l'Europe centrale, renforcement de la collaboration entre les deux aéroports.

■ Une contribution au développement durable

De la mise en place d'une liaison LGV est attendu un report de la route vers le rail porteur d'une meilleure efficacité énergétique et participant à la lutte contre l'effet de serre. « *Développer le train aujourd'hui, c'est quelque chose de fondamental par rapport aux problèmes que l'on a en matière de transport et aux conséquences sur le réchauffement climatique, sur les gaz à effet de serre* »³⁰.

Encore faut-il que **les conditions de ce report modal soient toutes réunies** : que les tarifs du TGV soient accessibles au plus grand nombre, souci mentionné par de nombreux participants et accentué par le fait qu'à l'horizon du projet, la SNCF ne sera plus le seul opérateur sur les lignes ferroviaires et que la desserte – cadencement, fréquence, horaires – soit de qualité. Rénover les liaisons de proximité semble ainsi aux associations de défense de l'environnement plus porteur qu'une alternative à la voiture. Un particulier illustre ce point de vue dans une question écrite : « *la France des régions de demain, y a-t-on pensé ? (...) Le développement des TER s'arrêtant en de nombreux endroits serait plus utile pour la population active, afin de pouvoir se rendre sur son lieu de travail sans voiture, que la LGV* »³¹.

Des inquiétudes apparaissent aussi pour **l'environnement, naturel ou humain** : atteintes aux paysages et à la biodiversité, nuisances pour les riverains³² du fait principalement du bruit.

²⁸ Cahiers d'acteurs n° 7 : FNAUT.

²⁹ Question reçue le 24 octobre 2006.

³⁰ Propos du Directeur régional de la DIREN Limousin lors de la réunion publique du 23 octobre 2006 à Limoges.

³¹ Question reçue le 6 novembre 2006.

³² Question abordée dans le chapitre « Se prononcer sur les caractéristiques du projet ».

LE CHOIX D'UNE LGV POITIERS-LIMOGES EST-IL JUSTIFIÉ ?

« Le développement du Centre-Ouest est lié à trois enjeux majeurs auxquels le transport ferroviaire à grande vitesse peut apporter une réponse pertinente :

- un meilleur accès à l'Île-de-France et aux métropoles nationales et européennes desservies par la grande vitesse ferroviaire ;
- un accompagnement de l'ouverture sur la façade atlantique ;
- un renforcement des relations interrégionales par une amélioration de l'offre de transport entre les deux grandes agglomérations de Poitiers et Limoges, mais aussi par une meilleure complémentarité des réseaux locaux de transport...

Le projet de LGV Poitiers-Limoges mettrait ainsi Limoges à environ 2 heures de Paris soit un temps de parcours équivalent à celui de Lyon et Nantes aujourd'hui et Bordeaux demain. Il permettrait de relier Poitiers et Limoges en moins de 45 minutes».

Extraits de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage

Si la très grande majorité des intervenants dans le débat reconnaît les avantages d'une LGV, la discussion a été vive entre partisans et adversaires du choix d'un tracé Poitiers-Limoges.

Oui à la LGV Poitiers-Limoges

Des atouts indéniables

La LGV Poitiers-Limoges, telle qu'elle est présentée par le maître d'ouvrage, permettrait **une liaison plus rapide entre les deux capitales régionales**. Connectée à la ligne Sud Europe Atlantique, elle améliorerait l'accessibilité à l'Île-de-France – mettant Limoges à deux heures de Paris – et aux **métropoles nationales et régionales** desservies par la grande vitesse ferroviaire. Elle favoriserait une plus grande ouverture sur la façade atlantique.

Ces atouts rallient de nombreux acteurs institutionnels et socioprofessionnels au projet ; ce ralliement s'est traduit notamment par la constitution en octobre de l'association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive³³.

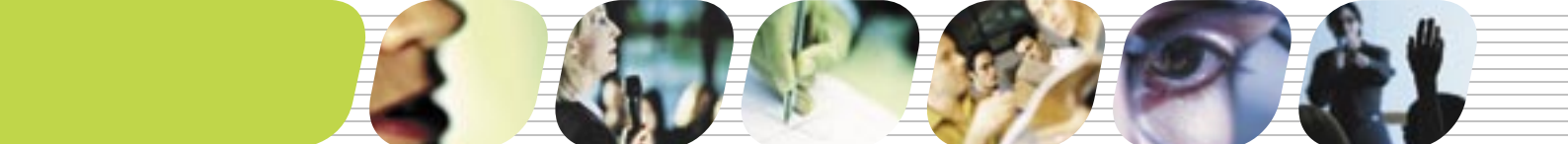
L'association des Villes et Régions européennes de la Grande Vitesse se prononce « en faveur de ce projet qu'elle considère indispensable pour le développement cohérent du territoire français »³⁴.

Un souhait très affirmé des villes et agglomérations de Poitiers et surtout de Limoges

Par la voix de leurs représentants et de leurs instances délibératives, les villes et les agglomérations de Poitiers et Limoges ont confirmé une position qu'elles avaient déjà manifestée bien avant l'ouverture du débat en publiant une « note d'intérêt préalable au débat », sorte de manifeste en faveur du projet, qui était annexée au dossier de saisine de la CNDP par RFF.

³³ Membres fondateurs : la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne, l'Université de Limoges, la CGPME, le MEDEF, l'Union Patronale des Artisans, le groupe Legrand.

³⁴ Contribution reçue le 30 novembre 2006.



Les deux agglomérations soulignent la solidarité qui doit **amplifier leur coopération dans les domaines économiques et universitaires** en créant une « *force d'entraînement commune* »³⁵ afin d'améliorer la compétitivité des deux régions, Limousin et Poitou-Charentes.

Si le soutien à cette ligne était évidemment prévisible de la part de la ville de Limoges, de la Communauté d'agglomération Limoges Métropole, du Réseau de villes Limousin Axe Majeur et du SIEPAL (Syndicat Intercommunal Études et Programmation de l'Agglomération de Limoges), il faut souligner l'insistance du maire de Poitiers, évoquant « *l'absolue nécessité de mieux organiser les transports routier et ferroviaire vers Limoges et le Limousin pour faire jouer à sa ville son rôle de dispersion économique pour l'ensemble du Centre-Ouest* »³⁶.

Or, pour urgents qu'ils soient ressentis, les travaux déjà entamés de mise à 2X2 voies de la Route Nationale 147 et de modernisation de la ligne TER ne semblent représenter qu'une partie des améliorations indispensables. En particulier, les travaux sur la ligne TER qui ramèneront, à l'issue de la deuxième phase, le temps de parcours à 1 h 35 entre les deux villes d'extrémité et qui permettront une desserte améliorée du territoire intermédiaire, sont considérés comme insuffisants pour une liaison « voyageurs » par rapport à une ligne LGV qui réaliserait le trajet en 35 à 45 minutes selon le tracé retenu. Ce point de vue est partagé avec le conseil municipal et la Communauté d'agglomération de Poitiers³⁷.

De même, la Présidente du Conseil général de la Haute-Vienne affirme qu'« *il est important que Poitiers et Limoges soient reliés par des liaisons dignes du XXI^e siècle et non plus par des chemins de chèvres* »³⁸.

■ **Un souhait non moins affirmé des milieux socio-économiques, universitaires et autres instances institutionnelles et d'un certain nombre de particuliers**

La CCI de Limoges et de la Haute-Vienne approuve la création de cette ligne qui ouvre « *de nouvelles et très intéressantes perspectives de transport de voyageurs* »³⁹. La CCI de la Dordogne considère cette ligne comme une « **opportunité de désenclavement incontestable** »⁴⁰ et, d'une façon générale, l'ensemble des Chambres consulaires du Limousin, le CESR, la CGPME se disent d'accord sur les analyses économiques qui ont présidé à l'élaboration du projet. Le CESR Poitou-Charentes voit dans ce projet « *un projet porteur d'avenir pour l'aménagement et le développement économique et social du Poitou-Charentes et du Limousin dont la performance ferroviaire est aujourd'hui totalement dépendante des couloirs nord-sud* »⁴¹. Beaucoup voient aussi dans ce barreau **l'amorce d'une liaison est-ouest**.

L'intérêt pour le projet est également patent chez les chefs d'entreprise. Le PDG de la banque TARNEAUD l'exprime en ces termes : « *[ce barreau] est une question de survie de la région... et il faut aller très, très vite, car si nous attendons, dans vingt ans il n'y aura plus de tissu économique dans cette région.* »⁴²

Pour l'Université de Poitiers, « *le projet de LGV représente une opportunité qu'il convient d'appuyer afin de soutenir les actions mises en œuvre dans les prochaines années mais aussi de donner une dimension nouvelle au Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) interrégional à l'échelle du Centre-Ouest que les Universités d'Orléans, La Rochelle, Limoges, Poitiers et Tours ont décidé de créer.* »⁴³

Enfin, si le Conseil régional du Limousin est relativement nuancé dans son appréciation en considérant que la LGV Poitiers-Limoges « *n'est qu'une partie de la réponse aux besoins du Limousin qui s'inscrit dans une stratégie ferroviaire globale* »⁴⁴, le Conseil général de la Haute-Vienne « *y est résolument favorable* » comme on a pu le constater à Bellac où les conseillers généraux présents ont, toutes tendances politiques confondues, appuyé leur Présidente.

³⁵ Cahier d'acteurs n° 14 : Réseau de Villes Poitiers-Limoges.

³⁶ Réunion d'ouverture du 6 septembre 2006 à Poitiers.

³⁷ Cahier d'acteurs n° 12 : Ville et Communauté d'agglomération de Poitiers.

³⁸ Réunion thématique du 14 septembre 2006 à Limoges.

³⁹ Cahier d'acteurs n° 8 : Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne.

⁴⁰ Cahier d'acteur n° 13 : Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne.

⁴¹ Cahier d'acteurs n° 11 : Conseil Économique et Social Poitou-Charentes.

⁴² Réunion de proximité de Bellac le 30 novembre 2006.

⁴³ Cahier d'acteurs n° 19 : Université de Poitiers.

⁴⁴ Cahier d'acteurs n° 21 : Conseil régional Limousin.

Le Conseil général de Corrèze considère qu'« une telle desserte est un plus incontestable pour le département et ses objectifs de développement économique » et son Président affirme pour sa part que « ce qui est entrepris aujourd'hui est une bonne solution » (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/2006).

Des particuliers s'expriment aussi en faveur du projet, tel cet étudiant qui estime « que Limoges a absolument besoin de ce TGV, sans cela ce seront d'autres villes qui prendront les emplois » (Réunion publique de Limoges, 05/09/2006) ou cet autre intervenant qui considère que « si l'on ne fait rien aujourd'hui, le Limousin va continuer à s'enterrer ; maintenant, il a l'air de prendre un peu vie et je crois qu'il faut s'en occuper très vite ». (Réunion publique de Limoges, 13/12/2006).

■ Une plus grande ouverture vers la façade atlantique

Si la liaison rapide avec Paris et le réseau LGV européen reste l'objectif majeur, nombre d'acteurs désirent aussi privilégier leurs **relations avec l'ouest du territoire national**.

Au cours des dernières décennies, l'appartenance au Massif Central avait été constamment mise en avant pour associer la région aux différentes opérations d'aménagement du territoire et de développement économique encouragées par les pouvoirs publics. Monsieur le maire de Poitiers rappelle à ce sujet l'étude prospective « Limousin 2007 », qui met en évidence le fait que le Plan Massif Central a essentiellement profité à l'Auvergne mais en aucun cas au Limousin et ce pour une raison simple : il y a une discontinuité géographique et une cassure économique entre les deux régions. Et d'ajouter que « l'erreur des Limousins, c'est de regarder le Massif Central et Clermont-Ferrand au lieu de regarder vers l'Atlantique. » (Maire de Poitiers, réunion publique de Poitiers, 06/09/2006).

Désormais, une grande partie des acteurs de la région Limousin justifie le renforcement des liens avec l'ouest. Cet intérêt est notamment souligné par la ville de Limoges, déjà associée à Poitiers et soucieuse d'accompagner les actions du réseau de villes Aire 198 en Poitou-Charentes et la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Vienne qui apprécie la perspective de débouchés vers Nantes et La Rochelle.

De même, le Conseil général de la Haute-Vienne et le Conseil régional du Limousin, les deux CESR du Limousin et du Poitou-Charentes tiennent à souligner le rôle décisif de la ligne dans l'intégration du Limousin à l'ensemble des territoires atlantiques.

Le réseau de villes Limousin Axe Majeur voit dans ce projet une façon « d'accroître la reconnaissance et la crédibilité du territoire du Centre-Ouest Atlantique » qui, pour le maire de Poitiers, « représente un espace pertinent pour construire et développer des synergies, des complémentarités »⁴⁵.

■ Une opportunité à saisir

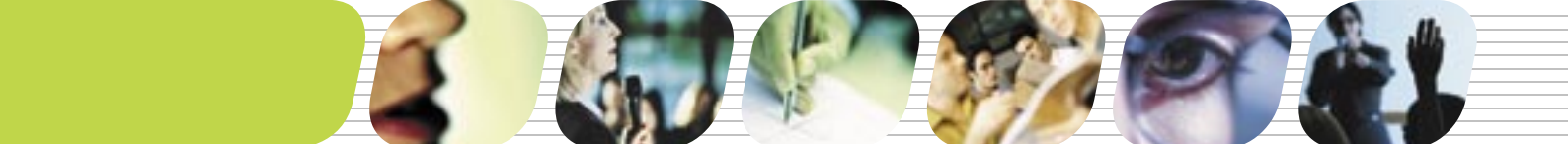
Plus encore qu'une préférence par rapport à d'autres solutions, les partisans du projet mettent en avant les **circonstances actuelles favorables**. Alors que, selon elle, l'État a jusqu'à ce jour manifesté « avancées et reculades », la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne estime qu'aujourd'hui État, SNCF et RFF s'engagent conjointement dans la même direction, que le « contexte est exceptionnel » et qu'« une telle conjonction de positions aussi favorables n'a jamais existé »⁴⁶.

Dans ces conditions, « il mieux vaut mieux ce barreau plutôt que rien », car il permet de réduire le temps de parcours vers Paris et le réseau LGV français et européen, « il faut le prendre, il ne faut pas laisser passer, il ne faut pas tergiverser pendant dix ans »⁴⁷. « Quand

⁴⁵ Cahier d'acteurs n° 12 : Ville et Communauté d'agglomération de Poitiers.

⁴⁶ Cahier d'acteurs n° 8 : Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges et de la Haute-Vienne.

⁴⁷ Propos du Président de la CCI de Tulle et Ussel, réunion territoriale de Tulle le 19 octobre 2006.



les Toulousains ont fait le choix de passer par Bordeaux pour aller à Paris, le Limousin ne pouvait que se raccorder à la ligne SEA»⁴⁸.

Les mêmes défenseurs du barreau pensent également que la ligne SEA, dont la réalisation est désormais irrévocable, deviendra un **axe LGV privilégié du réseau européen**. La région a donc tout intérêt à s'y rattacher par le plus court chemin afin de bénéficier des avantages procurés par une fréquentation soutenue et des possibilités multiples de couplage en gare de Poitiers. De plus, bon nombre d'usagers potentiels font état de leur préférence pour une arrivée parisienne à la gare Montparnasse plutôt qu'à celle d'Austerlitz.

Enfin, cette liaison apparaît à tous ses partisans comme présentant des conditions de réalisation favorables sur les plans technique, économique et environnemental.

Les coûts fournis par RFF, inférieurs à toute autre solution LGV susceptible de desservir le Limousin – en particulier par une liaison plus directe avec la région parisienne – et sensiblement moindres que ceux de la plupart des réalisations ou des projets de grande vitesse ferroviaire achevés ou en cours d'étude, sont considérés comme un élément positif.

Concernant les points de vue exprimés sur l'environnement, ils ne tiennent évidemment pas compte des discussions qui ont eu lieu au cours du débat.

■ **Mais des conditions à satisfaire**

La quasi-totalité des intervenants en faveur de la LGV Poitiers-Limoges a souligné qu'elle ne devait pas se limiter à la desserte de Limoges et Brive. Pour qu'elle irrigue efficacement un vaste territoire, il faut **améliorer et organiser les rabattements ferroviaires** sur ces deux villes. C'est le problème du réseau TER.

❖ *Il faudrait que les voies soient remises en état à partir de Limoges pour expédier les gens du TGV sur les autres départements. Il faut concevoir le projet totalement et pas seulement en partie* » (Réunion publique de Limoges, 05/09/2006).

❖ *Le malheur, c'est que Périgueux sera encore à une heure de Limoges* » (Réunion territoriale de Périgueux, 06/11/2006).

❖ *L'électrification de certaines lignes peut aussi constituer un facteur de développement intéressant pour les deux chefs-lieux de département que sont Aurillac et Rodez* » (Réunion territoriale de Brive, 21/09/2006).

Concrètement, il est demandé que soit réduit le temps d'acheminement ferroviaire aux futures gares TGV, que soient modernisées les voies ferrées, que soient améliorés les accès aux gares, que soit développée l'intermodalité avec les réseaux de transport collectifs des agglomérations, des départements selon l'exemple du Centre Intermodal d'Échanges de Limoges, le CIEL. Les travaux programmés sur la ligne existante Poitiers-Limoges, certes les plus réclamés, ne peuvent constituer qu'une première étape d'une rénovation d'ensemble urgente des réseaux centrés sur Poitiers et Limoges.

■ **Et des suggestions**

❖ *Les gains de temps pourraient peut-être être revus légèrement à la hausse en affinant les zones d'accélération (...). Pourquoi ne pas revoir le contournement de Poitiers par l'ouest (...) [ce qui] pourrait faire gagner un peu de distance sur le barreau* » (Un particulier, réunion publique de Limoges, 05/09/2006)

⁴⁸ Réunion territoriale de Tulle, le 19 octobre 2006.

Des objections à la LGV Poitiers-Limoges

Les oppositions au projet sont diverses et d'intensité variable. Elles vont du **doute sur la faisabilité et la critique intrinsèque de ce projet à la comparaison défavorable avec d'autres solutions**. Certains arguments ou observations sont même avancés par des défenseurs du projet sans que, pour autant, leur position globalement favorable soit modifiée.

Un projet d'inspiration politique sans volonté réelle des pouvoirs publics

Les conditions de lancement des études sur une nouvelle solution de LGV desservant le Limousin, à la suite du CIADT du 18 décembre 2003 qui a acté l'abandon du projet de TGV pendulaire, ont surpris. Certains ont d'ailleurs pensé qu'il s'agissait d'une décision essentiellement politique. Les premières déclarations de quelques participants laissaient craindre que les critiques se focalisent d'abord sur cet aspect. En fait, s'il n'a pas été totalement absent du débat, il a été rarement mis en avant de manière explicite et n'a occupé qu'une place marginale dans celui-ci.

Pourtant, le projet apparaît d'abord à de nombreux participants comme une initiative solitaire, voire circonstancielle, de l'État. Le Conseil régional du Limousin a considéré qu'il était de la seule responsabilité de ce dernier. L'absence de toute forme de concertation préalable à l'engagement des études, alors même que trois régions, dont celle du Limousin, apportaient leur appui depuis plusieurs années à l'expertise d'autres solutions, a été soulignée par certains élus régionaux. La détermination des pouvoirs publics est même contestée : « *Je doute encore de leur volonté réelle de réaliser ce barreau LGV. Sinon, pourquoi n'est-il pas inscrit sur le schéma directeur des LGV de notre pays ?* » (Président du Conseil général de la Creuse, Vice-président du Conseil régional du Limousin, réunion territoriale de Guéret, 18/09/2006).

Un désenclavement seulement partiel de la région

« *Si le TGV s'arrête à Limoges, un pan entier du Limousin n'est plus concerné. Une voie ferrée existante continue vers le sud, Brive est intéressée, mais après ?* » C'était la question que posait le professeur Jean Varlet lors de la réunion thématique du 28 septembre à Limoges.

Pour beaucoup (élus, associations, syndicalistes, citoyens), cette interrogation se transforme en une opposition résolue. « *Une colonne vertébrale (la SEA) sur laquelle on vient greffer certaines arêtes, par exemple le barreau Poitiers-Limoges, c'est une vision de la desserte ferroviaire qui ne concerne que des villes, mais pas des territoires, pas des régions, pas des espaces, (...) qui tourne le dos à certaines solidarités territoriales* »⁴⁹. Le TGV projeté n'aura aucun arrêt entre Limoges et Poitiers, ne raccourcira pas le temps de parcours entre Guéret et Paris tout en allongeant sensiblement la distance parcourue par un cheminement compliqué, introduira de nouvelles ruptures de charge pour les voyageurs ruraux, n'intéressera pas les populations géographiquement situées entre Limoges et Paris.

« *Rallonger le trajet entre la Creuse et Paris c'est avoir une notion de l'aménagement du territoire et du développement durable à vue très raccourcie* » (Maire de Saint-Sulpice-le-Guérétois, Conseiller régional du Limousin, réunion territoriale de Guéret, 18/09/2006).

« *Un tel investissement devrait servir au plus grand nombre de citoyens et malheureusement ce n'est pas le cas* » (Un habitant de Montmorillon, réunion de proximité de Montmorillon, 04/12/2006).

⁴⁹ Président du Conseil général de la Creuse, Vice-président du Conseil régional du Limousin, réunion territoriale de Guéret, 18 septembre 2006.



Aussi le débat a-t-il fait apparaître une approbation seulement conditionnelle du Conseil régional du Limousin soucieux d'être « *solidaire de toutes les composantes de son territoire* » et une opposition farouche du département de la Creuse. Celui-ci, par la voix de certains de ses élus, a jugé que « *venir présenter le projet à Guéret ou la Souterraine relevait de la provocation* »⁵⁰. Il a estimé qu'une solution de modernisation de la ligne Paris-Limoges-Toulouse était nettement préférable et que le projet de RFF laissera à l'écart la moitié est du Limousin, la confortant dans une situation d'abandon. La Corrèze n'a cependant pas partagé la véhémence de cette contestation, même si la Communauté d'agglomération de Brive trouve que « *le projet ne répond qu'à minima aux espoirs des populations (...), que tous les territoires du sud du Massif Central sont oubliés* »⁵¹, argument également largement développé à Cahors.

La préférence donnée au projet de barreau Poitiers-Limoges est jugée encore plus sévèrement par la région Centre et surtout le département de l'Indre. « *Inacceptable* », « *scandaleux* » et même « *monstrueux* » ont déclaré certains, et « *une énorme erreur d'aménagement du territoire* » selon le maire de Châteauroux⁵². Les hauts responsables régionaux et locaux estiment que leur région et la ville ont impérieusement besoin d'une liaison à grande vitesse avec Paris et le réseau européen de LGV, sous peine d'aggraver l'enclavement de ces territoires. Réaliser le barreau Poitiers-Limoges sonnerait la fin de toute amélioration sur la ligne historique, enlèverait tout espoir d'accroissement de l'activité de l'aéroport de Châteauroux, reporterait à une date indéterminée les aménagements ferroviaires les plus urgents. Ce serait une grave menace pour le développement économique régional et le chemin vers une pauvreté partagée avec le Massif Central, voué au même sort pour les mêmes raisons.

■ Une priorité discutable en faveur de la façade atlantique

Si l'utilité d'une amélioration des relations avec des villes comme Nantes, Poitiers ou La Rochelle et avec la côte atlantique n'est pas niée, le Limousin se préoccupe aussi d'un **renforcement de ses liens, que d'aucuns jugent plus naturels, avec le centre et le grand sud-ouest**. Le Limousin n'oublie pas qu'il fait partie du Massif Central auquel le rattachent des caractéristiques et des intérêts communs, en particulier dans les domaines agricole et touristique. Or, les liaisons avec celui-ci se sont dégradées au fil des dernières décennies.

❖ *La région Limousin ne regarde pas que vers Poitiers ; elle développe aussi des relations avec l'Aquitaine, avec Midi-Pyrénées, avec l'Auvergne* » (1^{er} adjoint au maire de Tulle, réunion territoriale de Tulle, 19/10/2006).

Aussi le débat a-t-il fait ressortir une forte demande d'amélioration des liaisons ferroviaires avec Angoulême, Bordeaux, Toulouse, Clermont-Ferrand et Lyon.

■ Une « condamnation » de la ligne historique directe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

La critique exprime d'abord la nostalgie des grandes heures du Capitole : « *Je suis un peu déçu sentimentalement parlant, car j'étais très attaché à cette ligne Toulouse-Paris* » (Maire de Masseret, réunion territoriale de Tulle, 19/10/2006). Elle témoigne surtout de la crainte qu'avec le détournement des voyageurs de Midi-Pyrénées vers Bordeaux, puis de Limoges vers Poitiers, le trafic sur la ligne soit fort **réduit** et que l'utilisation de celle-ci soit **limitée au fret et aux trains de voyageurs « secondaires »** : « *Cette ligne est dédiée à moyen ou long terme à des trafics fret, si ce n'est TER, et pas TGV* » (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/2006).

⁵⁰ Propos de deux Vice-présidents du Conseil général de la Creuse lors de la réunion territoriale de Guéret le 18 septembre 2006, ainsi que du maire de La Souterraine lors de la réunion territoriale de La Souterraine le 10 octobre 2006.

⁵¹ « Les livres blancs de la CAB : Le Projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) », document reçu le 15 décembre 2006.

⁵² Propos du maire de Châteauroux lors de la réunion territoriale de Châteauroux, 13 novembre 2006.

❖ *Que deviendra la ligne POLT après la LGV Poitiers-Limoges ? Ne deviendra-t-elle pas une ligne entièrement régionalisée ? Le nord du Limousin et la région Centre, ainsi que le sud de Brive, seront défavorisés* » (Réunion territoriale de Brive, 21/09/2006).

❖ *Je ne suis pas sûr que nous garderons des trains de grande ligne et avec la fréquence que nous avons... Nous allons vers une jonction de TER avec de multiples ruptures de charge* ». (Réunion territoriale de La Souterraine, 10/10/2006).

L'argument de RFF consistant à dire que les investissements faits sont une garantie de pérennité pour la ligne ne convainc pas. « *Certes, des travaux ont été réalisés, d'autres sont prévus (...), mais nous avons vu des travaux s'arrêter lorsque vous constatez que ce n'est plus rentable* » (Conseiller général de la Creuse, réunion publique de la Souterraine, 10 octobre), et ces travaux étaient « *obligatoires* ».

Pas plus que n'ont rassurées les réponses de la SNCF pour qui « *il est évident que l'on cherche à adopter une desserte qui soit la plus performante possible. Lorsque l'on a des trains quasiment vides, on cherche à voir si un repositionnement horaire permet de transporter la population dans des conditions quasiment identiques. C'est tout à fait notre rôle d'entreprise ferroviaire* » (Un chef d'établissement de la SNCF, réunion territoriale de la Souterraine, 10/10/2006).

❖ *On parle d'aller à Paris, mais moi je vais à Toulouse. Il y a beaucoup de gens qui vont à Toulouse. Qu'est ce que vous proposez ?* » (Réunion territoriale de Brive, 21/09/2006).

L'absence de toute annonce d'amélioration de la ligne existante sur ce tronçon, à la différence du nord de Limoges, inquiète fortement les usagers qui rappellent les liens traditionnellement privilégiés entre le bassin de Brive et Toulouse et les difficultés déjà présentes d'acheminement.

Si le projet apporte aux populations de moins en moins d'avantages au fur et à mesure que l'on descend vers le sud, la desserte de Cahors est jugée encore plus menacée : « *Si Montauban et même Brive sont appelés à jouer un rôle dans le futur dispositif, Cahors se situera dans un no man's land qui n'aura plus rien d'attractif* » (Réunion territoriale de Cahors, 23/11/2006).

❖ **Des interrogations sur la complémentarité avec la LGV des réseaux TER et des transports urbains**

Ces interrogations sont communes aux adversaires et partisans du projet de LGV Poitiers-Limoges.

La complémentarité en question ne peut être assurée avec les conditions de circulation actuelles compte tenu notamment des caractéristiques des voies régionales et des difficultés de l'intermodalité. Des travaux de modernisation ont été jugés comme un préalable indispensable à l'utilisation efficace des gares centrales de Poitiers et Limoges.

RFF, accusé de parler « *virtuellement* », reconnaît ne pas avoir « *la compétence pour ce qui concerne la définition des dessertes* » (Réunion territoriale de Cahors, 23/11/2006) et il fait part de ce qu'il constate généralement : quand un TGV arrive dans une ville, il y a réorganisation des réseaux de desserte locale. Ces propos laissent les intervenants sur leur faim.



■ **Des questions à propos de la ligne TER Poitiers-Limoges**

Des travaux de modernisation de la ligne viennent d'être engagés dans le cadre du contrat État-région. Cette ligne va ainsi faciliter le déplacement des passagers allant d'une extrémité à l'autre. Mais la réalisation du barreau LGV fera perdre de la clientèle à la ligne TER, dont la rentabilité est déjà faible.

❖ *Quel est le devenir économique de la ligne actuelle avec la perte de voyageurs qui font la ligne de bout en bout ?* » (Ancien maire de Montmorillon, réunion d'ouverture de Poitiers, 06/09/2006) ;

❖ *L'amélioration de la ligne TER a été décidée dans un cadre où la desserte de Limoges se faisait par l'axe nord-sud : sur les 15 circulations quotidiennes prévues, il y en avait 9 de bout en bout* » (Vice-président du Conseil régional du Limousin, réunion d'ouverture de Poitiers, 06/09/2006).

RFF aura-t-il convaincu en expliquant que sur les 350 000 voyageurs prévus, 50 000 seulement feraient du « bout en bout » et que l'arrivée de la grande vitesse dans les régions s'est toujours traduite par une augmentation des transports ferroviaires, y compris les TER ?

Une **modernisation de la ligne TER** ne suffirait-elle pas ? La plupart des opposants au barreau LGV répondent positivement.

❖ *Quand RFF aura rénové la ligne TER Poitiers-Limoges, abandonnée depuis des décennies, les deux capitales régionales seront reliées en 1 h 30 environ, ce qui permettra l'ouverture sur la façade atlantique, argument mis en avant pour forcer le projet de barreau LGV* » (Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/2006).

❖ *Vous nous présentez que les TER mettent deux heures, mais c'est parce qu'ils s'arrêtent dans toutes les gares. Vous pouvez bien également faire quelques liaisons directes. Cela vaut-il le coup d'engager un investissement LGV élevé avec un taux de rentabilité qui me paraît faible ?* » (Réunion d'ouverture de Poitiers, 06/09/2006).

Si la LGV facilitera les déplacements des habitants de Limoges, elle sera pratiquement sans effet positif pour les ruraux situés entre les deux capitales, qui ne voient que des contraintes et des inconvénients. Ils devront en effet, faute d'arrêt intermédiaire, gagner par le TER l'une ou l'autre des deux villes, généralement Poitiers, ce qui réduira fort peu leur temps de parcours par rapport à la situation actuelle.

■ **Des risques sous-estimés à l'approche de Paris**

La faisabilité du projet est contestée : **la ligne SEA et la gare Montparnasse pourront-elles absorber les trafics supplémentaires provenant d'Espagne, de Toulouse, de Limoges, de Bretagne ?** Ce problème a été soulevé pratiquement à toutes les réunions.

Il semble inéluctable à beaucoup que la concentration des circulations sur un seul itinéraire dans la dernière partie du parcours vers la capitale provoquera à terme une saturation de l'axe ferroviaire atlantique. Les craintes exprimées notamment par un certain nombre de cheminots, contredisent les assurances de RFF sur ce sujet.

❖ *Le système ERTMS (nouvelle technique de signalisation européenne) n'apportera pas de souplesse (...), les mises en unités multiples (...), ce n'est pas la robustesse et ce n'est pas la garantie de faire circuler les trains à l'heure, on nous dit que c'est à proscrire* » (Un cheminot, réunion territoriale de Cahors, 23/11/2006).

« Nous sommes (déjà) très serrés sur les sillons à l'heure actuelle, très serrés » (Idem).

L'association de désenclavement du nord de la Haute-Vienne et du Montmorillonnais se demande si le **couplage des TGV en gare de Poitiers**, nécessaire pour éviter d'aggraver la saturation de la ligne SEA, ne risque pas d'avoir des répercussions sur la ponctualité des trains⁵³.

La gare Montparnasse, déjà destinataire des trains de banlieue et de grandes lignes classiques, pourra-t-elle absorber tout le trafic ?

« Étant ancien cheminot parisien, je sais ce qui se passe aux heures de pointe à Montparnasse. Il faudrait faire des trains à trois étages au vu de la circulation sur les TGV » (Réunion territoriale de Brive, 21/09/2006).

L'opportunité d'une arrivée à Montparnasse est donc mise en doute et les avantages d'Austerlitz ont continué à être défendus par un certain nombre de participants.

La voie unique, un choix contesté

Cette hypothèse est commune aux trois options de passage ; elle concerne 70 à 75 kilomètres de voie, chaque section à une voie étant encadrée de sections à deux voies afin d'assurer les croisements de TGV. RFF a eu l'occasion de nombreuses reprises de s'expliquer sur ce choix⁵⁴, qui selon ses détracteurs n'est pas adapté à des conditions modernes de circulation garantissant toute sécurité :

« La LGV va être à voie unique, ce qui n'est pas la meilleure solution pour une qualité de service optimale. Le moindre problème technique ou d'environnement risque fort de pénaliser la régularité des circulations et de gommer le gain de temps obtenu par cette LGV » (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/2006).

De longs délais de réalisation et un financement incertain

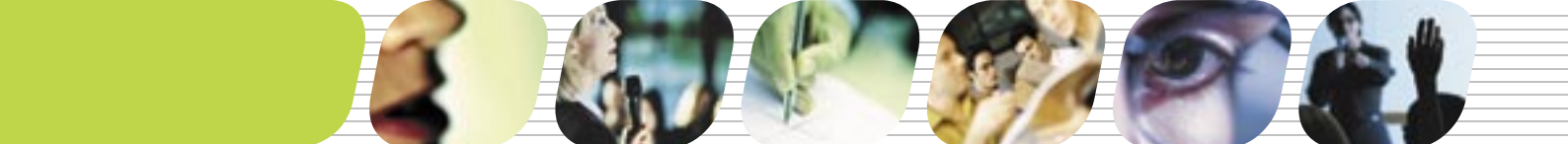
La date de mise en service est mal précisée. 2014 ? 2016 ? La LGV Poitiers-Limoges ne pourrait, en tout de cause, être au maximum de son efficacité que si la ligne Sud Europe Atlantique (SEA) entre Tours et Poitiers était achevée. Or, est-il souligné, celle-ci doit faire face à des difficultés qui ne sont pas encore totalement résolues et aux aléas d'une procédure faite d'étapes successives aux embûches multiples. C'est d'**améliorations urgentes**, même si elles sont moins performantes, dont la région a besoin. Concentrer les efforts sur ce projet lointain serait une erreur ; il vaut mieux reprendre certaines solutions moins coûteuses et plus immédiates, même si Limoges doit être éloignée de Paris de deux heures et demie au lieu de deux heures ! « *Strasbourg ne trouve pas cela si mal* » (Audition publique du 05/10/2006).

Sur le financement⁵⁵, un certain nombre de remarques ont été faites. Il s'agit, certes, d'une ligne LGV de longueur et de coût relativement limités. Mais d'autres projets de LGV dans d'autres régions, et certains très onéreux, solliciteront les fonds publics et seront peut-être jugés prioritaires. Les seules indications données se rapportent à des investissements récents, notamment la LGV Est ou la LGV Rhin-Rhône, et ne sont pas transposables. Ici, pas d'espoir de participation d'un autre État, peu de chance de financement européen, des collectivités locales limousines pauvres et très sollicitées, des contributions d'autres régions, notamment Poitou-Charentes, improbables, une faible attractivité pour des fonds privés. Et surtout une grande incertitude sur les situations économiques et financières des divers partenaires dans une dizaine d'années, même si tous les projets de même nature se heurtent à semblable interrogation. Et de rappeler que « *la région Limousin est l'une des régions où*

⁵³ Cahier d'acteurs n° 16 : Association de désenclavement du nord de la Haute-Vienne et du Montmorillonnais.

⁵⁴ Cf. dossier d'information complémentaire de Réseau ferré de France.

⁵⁵ Cf. chapitre consacré à l'économie et au financement du projet.



le *potentiel fiscal est le plus faible*» (Un Conseiller municipal de Cahors, Conseiller régional de la région Midi-Pyrénées, réunion territoriale de Cahors, 23/11/2006).

■ **Un investissement peu rentable**

Dans le meilleur des cas (option de passage centrale), le **taux de rentabilité économique** dépasse à peine 3% ; il est fait remarquer qu'il est d'un ordre de grandeur proche de celui du projet de TGV pendulaire. Le bénéfice actualisé est voisin de zéro, toujours dans cette meilleure hypothèse.

Ces performances apparaissent très modestes et seule la volonté de privilégier l'aménagement et le développement d'un territoire et les conditions de vie de ses habitants milite en faveur de cette LGV. Cet argument sera-t-il suffisant ? Les opposants au projet, surtout les représentants des zones les moins intéressées, en doutent⁵⁶.

■ **Des conséquences coûteuses pour l'usager**

Le recours à la grande vitesse, et dans beaucoup de cas l'allongement des parcours, pourraient se traduire par une **augmentation des tarifs**. L'inquiétude est grande à ce sujet, surtout pour les populations les plus éloignées des gares TGV.

❖ *Le tarif ne sera sûrement pas le même si nous passons par Poitiers, le kilométrage augmentant* » (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/2006).

❖ *Avec le barreau, quand nous voudrons aller à Marseille ou à Montpellier, nous serons obligés de faire un détour. Bénéficierons-nous, nous, les Limousins, de tarifs spéciaux ? Certes nous gagnerons en temps, mais nous n'aimerions pas être pénalisés en argent* » (Réunion thématique, 28/09/2006).

❖ *Cela va nous coûter deux fois plus cher à nous, petites entreprises : le prix Paris-Poitiers est aujourd'hui en première classe de 83 euros, Paris-La Souterraine coûte 63 euros* » (Réunion territoriale de la Souterraine, 10/10/2006).

Les éléments apportés par la SNCF, qui explique qu'il est impossible de connaître aujourd'hui les prix qui seront pratiqués dans dix ans, sont loin de calmer ces inquiétudes.

■ LES SOLUTIONS ALTERNATIVES ET/OU COMPLÉMENTAIRES

De nombreux projets alternatifs et/ou complémentaires ont été proposés par des associations mais aussi par des particuliers. Certains de ces projets ont été présentés dans des cahiers d'acteurs et/ou lors de l'audition publique organisée dans le cadre du débat. Sans doute, l'organisation de cette réunion spécifique a-t-elle permis des échanges plus précis sur ces projets, mais la plupart d'entre eux ont été largement évoqués à l'occasion des différentes réunions.

Tous les projets alternatifs envisagent une liaison nord-sud directe entre Paris et Limoges consistant soit en l'amélioration de l'axe historique, soit en la création d'une Ligne à Grande Vitesse.

⁵⁶ Cf. chapitre sur le bilan socio-économique du projet.

L'amélioration de l'axe historique

■ **La CGT (Secteur fédéral CGT des cheminots, Région de Limoges)** « réaffirme l'urgence d'un désenclavement par l'axe nord-sud rapide et évolutif, favorisant les synergies entre les modes de déplacement et entre les territoires » et confirme l'intérêt du projet pendulaire POLT qui permettrait, selon elle, de mettre Limoges à 2h 20 de Paris dès 2008 et d'améliorer les temps de parcours pour les régions et les villes en les ouvrant aux futures dessertes TGV de l'est, de l'ouest, du nord et du sud de l'Europe, pour un coût raisonnable⁵⁷. Contrairement aux projets qui tendent à saturer la gare de Montparnasse, celui-ci valorise celle d'Austerlitz ; il représente une véritable desserte du territoire et des retombées économiques importantes, à un coût limité pour l'usager. Et de rappeler que les régions ont déjà financé les études et les premiers travaux dans le cadre d'un contrat avec l'État.

■ **Les CCI Indre, Loiret, Cher et la CRCI Centre** demandent que soit étudiée la solution alternative d'une modernisation de la ligne historique qui « pourrait mettre Limoges à 2h 30 de Paris en utilisant des rames TGV classiques et pour un coût largement inférieur à l'option Poitiers-Limoges »⁵⁸. Il s'agirait, d'une part, de « gagner de la vitesse aux endroits où on en perd le plus », ce qui, outre la poursuite des travaux en cours (suppression de passages à niveau, régénération des voies et ouvrages d'art), pourrait concerner la réalisation de deux courtes sections de voie au niveau d'Étampes et de Vierzon, d'autre part de prévoir l'utilisation future de matériels plus performants ; ce projet aurait l'avantage d'être plus facilement finançable, parce que « phasable » dans le temps, et susceptible d'associer les collectivités concernées. Mais pour les Chambres consulaires, ce qui est essentiel, c'est d'entrer sur le réseau grande vitesse et donc d'intégrer la ligne historique dans la future infrastructure de connexion en Île-de-France, entre Massy et Valenton pour un accès à Orly et Roissy.

Lors de la discussion qui s'engage avec RFF à la suite de la présentation du projet, il apparaît un certain nombre de désaccords, notamment sur les gains de temps possibles, d'où la demande faite à RFF par le promoteur du projet d'étudier cette option aussi sérieusement que l'option Poitiers-Limoges.

Concernant l'interconnexion, RFF a fait référence à un courrier adressé par le Président de RFF au Président de la région Centre qui précise que « la contribution que la nouvelle ligne d'interconnexion sud serait susceptible d'apporter à l'amélioration des conditions d'accès aux aéroports d'Orly et de Roissy pour les territoires desservis par l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse sera analysée à l'occasion des études préalables au débat public sur l'interconnexion Massy-Valenton. »

Pour les représentants de la ville de Limoges présents à l'audition publique, ce qui importe c'est de pouvoir aller vite à Paris, donc « oui à la LGV Poitiers-Limoges, mais il faut continuer à entretenir et moderniser la ligne traditionnelle ».

La création d'une LGV directe entre Paris et Limoges

■ **L'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées** propose un projet de Ligne à Grande Vitesse, appelé aussi « TGV Capitole », qui est soutenu notamment par Monsieur le député Jean-Yves Hugon et l'Union Des Entreprises de l'Indre (UDEI)⁵⁹. Il permettrait de relier Limoges à Paris par le tracé Orléans-Vierzon/Romorantin-Châteauroux-La Souterraine-Limoges. Cette nouvelle Ligne à Grande Vitesse se raccorderait au sud de Paris sur la LGVSEA à hauteur de Beauvilliers. La réalisation du premier tronçon (Beauvilliers-Châteauroux) devrait mettre Orléans à 30 minutes de Paris, Châteauroux à une heure, Limoges à deux heures. La réalisation d'un deuxième tronçon La Croisière-Limoges offrirait un gain de temps supplémentaire de 20 à 30 minutes.

⁵⁷ Cahier d'acteurs n° 4 : Secteur Fédéral CGT des cheminots de la Région de Limoges.

⁵⁸ Cahier d'acteur n° 1 : Chambres de Commerce et d'Industrie de l'Indre, du Cher et du Loiret et Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Centre.

⁵⁹ Cahier d'acteur n° 2 association TGV Berry-Limousin-Pyrénées.



Annexe 5 :
Les demandes d'études
reçues à la CPDP

Suite aux demandes formulées par Messieurs Jean-Yves Hugon et Didier Thillet (Président de l'association), une étude de ce projet portant sur une estimation de son coût et l'évaluation du potentiel de trafic a été faite par RFF. Cette étude a été réalisée dans le cadre d'un groupe d'échanges mis en place par la CPDP. Les résultats de cette étude font l'objet de l'annexe 6.

■ **Le Comité de Défense de la Gare de Saint Sébastien et Autres Services Publics (CODEGASS)** suggère⁶⁰ de combiner la réalisation d'une LGV sur le tronçon Paris-Châteauroux avec une pendulation sur la ligne classique Châteauroux-Limoges-Brive-Toulouse de TGV. CODEGASS examine, point par point, les conclusions de l'étude du projet faite par RFF sur la partie LGV du projet et présentée dans le dossier du débat. Certes, ce projet « ne desservirait pas Poitiers », mais « il permettrait de relier à la grande vitesse de nombreux bassins (...) voire l'Auvergne si la solution du Y renversé est retenue à plus long terme ». Selon RFF, « il obligerait à une réorganisation du système de transport des agglomérations d'Orléans et Vierzon » mais, répond CODEGASS, « le tracé peut être choisi de façon à minimiser cet impact ». Que « cette ligne oblige à traverser des espaces fragiles » ne convainc pas plus. Le coût de la solution Paris-Châteauroux donné par RFF semble surestimé pour l'association. Quant au taux de rentabilité socio-économique, CODEGASS considère qu'à ces niveaux, entre 2,2 et 3 %, c'est bien la nécessité d'aménagement du territoire qui doit être privilégiée sur ce type d'investissement.

■ **La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)**⁶¹ pense qu'il est possible d'améliorer dès aujourd'hui les relations entre le Limousin et l'Île-de-France, et entre Limoges et Poitiers, en intervenant :

■ **au niveau de l'exploitation**, avec la mise en circulation de TGV Limoges-Paris-Austerlitz et Limoges-Roissy-Lille par Juvisy,

■ **au niveau des investissements**, par la suppression des passages à niveau entre Argenton-sur-Creuse et Vierzon et la construction ultérieure d'un évitement de Vierzon.

Elle rappelle, par ailleurs, l'exemple de l'Auvergne qui a choisi de moderniser la ligne Paris-Clermont-Ferrand (trois heures) plutôt que de réaliser le barreau Vichy-Montchanin (100 km, 1 400 millions d'euros, Clermont-Ferrand à 2 h 30 de Paris).

La FNAUT demande qu'une nouvelle étude de LGV en « Y renversé » pour la desserte de Limoges et Clermont-Ferrand soit lancée et qu'une comparaison approfondie de tous les projets soit réalisée. À propos du « Y renversé », un débat s'engage entre RFF et la FNAUT sur le point de raccordement des deux lignes, Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont : Étampes pour l'un, Vierzon pour l'autre.

■ **Le barreau Poitiers-Limoges, premier jalon de la transversalité**

■ **ALTRO (Association Logistique Transport Ouest)** propose la réalisation d'une liaison transversale ferroviaire, la T3A, Alpes-Auvergne-Atlantique, reliant Angoulême-Limoges-Clermont-Ferrand-Lyon Saint-Exupéry qui se raccrocherait à l'étoile lyonnaise de la grande vitesse et pourrait appartenir au corridor européen n° 5 (Lisbonne-Kiev). Au travers de cette proposition se manifeste « la volonté de désenclaver des territoires abandonnés par les aménagements des dernières années⁶² ».

Cette transversalité aurait trois missions : une mission TGV, une mission interrégionale avec des trains régionaux à grande vitesse, une mission fret. Ce projet ambitionne la complémentarité optimale entre un réseau régional irriguant les territoires et des LGV de dimensions européennes dans lequel l'axe radial historique et, à plus long terme

⁶⁰ Cahier d'acteurs n° 3 :
Comité de Défense de la
Gare de Saint Sébastien
et Autres Services Publics
(CODEGASS).

⁶¹ Cahier d'acteur n° 7 :
FNAUT.

⁶² Cahier d'acteur n° 6 :
Association Logistique
Transport Ouest (ALTRO).

le «Y renversé», doit jouer un rôle majeur. Dans cette perspective, la ligne LGV Poitiers-Limoges est alors **un premier pas vers la constitution d'un réseau plus vaste.**

De nombreuses collectivités locales soutiennent ce projet.

Annexe 3
Les contributions

Si le caractère surdimensionné voire insurmontable financièrement du projet a été souligné, les avis s'accordent sur la nécessité d'une politique volontariste sachant fixer des priorités à long terme ; l'idée force de se servir du ferroviaire comme outil majeur d'aménagement du territoire suscite l'intérêt, même si d'aucuns regrettent une certaine «absence de considération du routier».

De nombreuses autres propositions de particuliers

■ **André Thépin** a présenté lors de l'audition publique un projet qui s'inscrit dans une complémentarité entre le projet de l'association TGV Capitole et le train pendulaire de Châteauroux à Toulouse. Il a suggéré de s'intéresser à un axe transversal Nantes-Poitiers-Châteauroux-Moulins-Mâcon se dirigeant vers l'est et associant trafic voyageur et fret.

■ **André Pamboutzoglou** a fait également une proposition qui s'inscrirait en complément de la LGV Poitiers-Limoges. Celle-ci consisterait à mettre en œuvre d'abord le pendulaire avec une ouverture sur le réseau TGV national et international, puis, si la ligne LGV Poitiers-Limoges devait être réalisée, à faire circuler des TGV pendulaires jusqu'à Brive, Cahors, peut-être Toulouse. Cette proposition, qui a été faite lors de l'audition publique, a donné l'occasion à RFF de rappeler que les études sur le pendulaire en Bretagne étaient en cours et ne « donneront lieu à des résultats qu'en 2007 ».

■ **Serge Maurie** fait état, par ailleurs, d'une étude réalisée en 1992 par l'ensemble des organisations syndicales de cheminots portant sur un projet de TGV Paris-Châteauroux-Brive jusqu'à Toulouse qui, par des modifications du système de signalisation (extension du système de préannonce) et des travaux sur les infrastructures d'ampleur relativement limitée aurait mis Limoges à 2h07 de Paris ; cette proposition a été présentée lors de la réunion de Brive et a fait l'objet d'une contribution adressée à la Commission⁶³.

■ **Pierre Bourneix** imagine une LGV partant de Paris, gare d'Austerlitz, se dirigeant vers le sud et qui, peu après La Châtre, comporterait deux branches, l'une vers Montluçon et Clermont-Ferrand (puis Lyon), l'autre vers Guéret, Limoges/Brive, cette dernière se raccordant plus au sud à la LGV Bordeaux-Toulouse pour rejoindre Tarbes et Saragosse...⁶⁴

⁶³ Contribution reçue le 15 septembre 2006

⁶⁴ Contribution reçue le 28 octobre 2006.



SE PRONONCER SUR LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet se définit au travers de trois options de passage, caractérisées par leurs performances technico-économiques et leurs éventuelles incidences sur l'environnement. Le débat public avait pour objet de **recueillir les avis du public sur ces différentes options** de façon, si le projet devait se poursuivre, à orienter les choix du maître d'ouvrage.

Les options de passage ont été présentées par RFF à toutes les réunions, de façon plus ou moins détaillée : lors des réunions territoriales, l'accent a été plutôt mis sur les **aspects de nature technico-économique, de coûts et de performances** (temps de parcours et trafic) ; à l'occasion des réunions de proximité, le maître d'ouvrage a élargi sa présentation aux **aspects environnementaux**.

Deux réunions thématiques ont permis par ailleurs d'ouvrir le champ des réflexions et des échanges sur les sujets suivants : «LGV Poitiers-Limoges, développement durable, environnement naturel et biodiversité» et «LGV Poitiers-Limoges, environnement humain et agriculture».

Les éléments rassemblés sont issus de l'ensemble de ces réunions ainsi que des différentes contributions adressées à la CPDP.



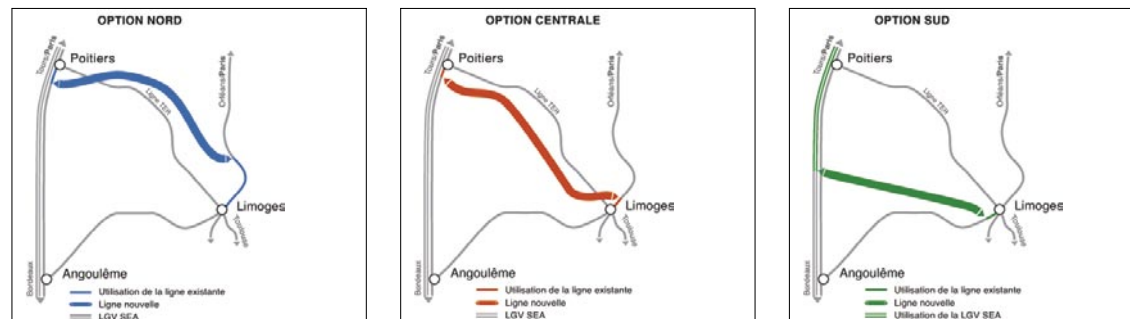
☘ L'APPRÉCIATION DES DIFFÉRENTES OPTIONS DE PASSAGE

Les options de passage proposées par RFF résultent d'un **compromis entre les sections de ligne nouvelle à créer, la longueur totale de la liaison, et la préservation des espaces naturels et urbanisés**.

L'option « nord » consiste à relier la LGV SEA du sud de Poitiers à la ligne actuelle Paris-Toulouse au nord de Limoges de manière à éviter les monts d'Ambazac. **L'option « centrale »** consiste à relier le plus directement possible Poitiers à Limoges en créant de bout en bout une ligne nouvelle. **L'option « sud »** consiste à relier la LGV SEA et Limoges en tirant parti le plus possible de la grande vitesse, les enjeux environnementaux imposant un raccordement au nord de Ruffec.

— SYNTHÈSE DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES OPTIONS PROPOSÉES PAR RFF

(Extrait de la page 69 du dossier du maître d’ouvrage)



	OPTION NORD	OPTION CENTRALE	OPTION SUD
Longueur totale de la liaison Poitiers-Limoges	150 km	125 km	160 km
<i>dont en ligne nouvelle</i>	100 km	115 km	90 km

Paris-Limoges sans arrêt à Poitiers	2 h 00	1 h 50	2 h 00
Paris-Limoges avec arrêts à Poitiers	2 h 10	2 h 00	2 h 10
Paris-Brive	3 h 00	2 h 50	3 h 00
Paris-Cahors	4 h 05	3 h 55	4 h 05
Poitiers-Limoges	45 min	35 min	45 min

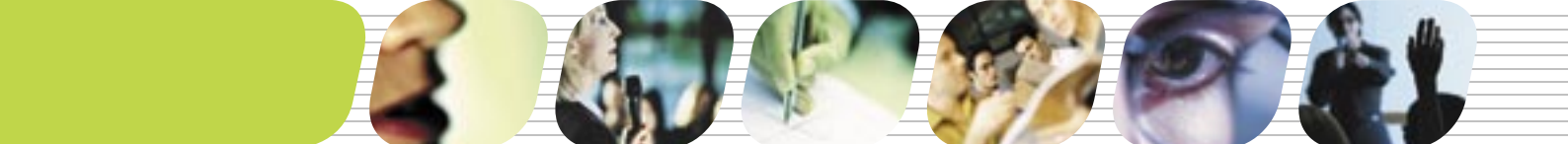
Trafic estimé en millions de voyageurs par an (gain en pourcentage par rapport à une situation sans projet)	2,1 (+22%)	2,2 (+30%)	2,1 (+22%)
Coût estimé du projet (conditions économiques 2005)	1,15 milliard d’euros	1,30 milliard d’euros	1,15 milliard d’euros
Taux de rentabilité économique	2,2%	3,3%	2,4%

PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Abords des agglomérations de Poitiers et de Limoges. Zone du Montmorillonnais. Vallées de la Gartempe, du Clain et de la Vienne.	Abords des agglomérations de Poitiers et de Limoges. Zone du Montmorillonnais. Vallées de la Gartempe, du Clain et de la Vienne. Zone des monts de Blond.	Abords de Limoges (zones agglomérées et aéroport). Zone AOC, vallées de la Vienne et de la Charente. Proximité du parc naturel régional Périgord-Limousin.
--	---	--

Des choix fondés pour l’essentiel sur les critères d’efficacité et de fonctionnalité

On remarquera en premier lieu que les **données technico-économiques** (trafic, coût, bilan socio-économique), telles qu’elles apparaissent dans le dossier de RFF, ne sont quasiment pas remises en cause. Quelques observations et demandes d’éclaircissement ont été formulées lors de l’atelier pédagogique.



Parmi les partisans du projet, nombreux sont ceux qui estiment que la question des options de passage est secondaire, et considèrent que « plus on va vite, mieux c'est » allant même jusqu'à justifier la non-crédation de gares intermédiaires, question sur laquelle nombre de participants ont interrogé le maître d'ouvrage : « Cela ne servirait à rien d'avoir un TGV s'il devait s'arrêter à Bellac » (Une Conseillère générale de la Haute-Vienne, réunion de proximité de Bellac, 30/11/2006).

■ **Peu d'intérêt pour l'option nord**

Cette option n'a pas suscité grand intérêt. Elle a trouvé écho cependant chez quelques-uns, qui pensent qu'elle pourrait permettre de desservir la région nord du Limousin en créant une gare nouvelle à hauteur de La Croisière, « à l'intersection la plus judicieuse soit de la RN 145, soit de la ligne ferroviaire⁶⁵ ». Cette proposition s'appuie notamment sur l'exemple « de la création de la gare « Meuse » entre Verdun et Bar-le-Duc, avec une desserte routière pour rejoindre ces deux villes » (Réunion territoriale de Guéret, 18/09/2006).

Plusieurs questions n'ont pas manqué de soulever un intérêt certain pour La Souterraine. D'aucuns s'interrogent : « l'option nord permettrait-elle de passer par La Souterraine et donc d'inclure la gare creusoise dans ce tronçon ? ».

■ **L'option centrale, une option performante**

Cette option, tout en étant la plus coûteuse, présente, en offrant le meilleur temps de trajet, et donc un trafic plus important, le bilan socio-économique le plus favorable, argument souvent mis en avant : « Il faut prendre bien sûr la ligne la plus courte en temps ». Plus nuancée dans l'expression est Limoges Métropole qui « souhaite privilégier l'option dite centrale qui offre la liaison la plus rapide avec Paris en 1h50 pour un taux de rentabilité supérieur à celui exposé dans les autres schémas⁶⁶ ». Cette option, « la plus rapide et la plus logique dans sa construction » retient également la faveur de l'UDF 87⁶⁷. Elle est pour le CESR Poitou-Charentes « celle qui concentre le plus d'atouts : la plus performante en terme de temps de parcours, le meilleur bilan socio-économique, une plus grande équité territoriale grâce à une augmentation plus forte de la mobilité, une insertion dans les territoires qui limite les impacts environnementaux »⁶⁸.

Restent posées toutefois deux questions : la première, qui est revenue à de nombreuses reprises et de façon très insistante, concerne la **possibilité d'utiliser tout ou partie de la ligne TER Poitiers-Limoges**, la seconde **l'éventualité d'un « jumelage » avec les projets routiers**.

■ **Sur le premier point**, le maître d'ouvrage rappelle les éléments contenus dans le dossier du débat (page 57) et dans le dossier complémentaire, et confirme que si le tracé sinueux de certaines portions de la ligne n'est pas compatible avec les vitesses auxquelles circulent un TGV, certaines sections pourraient être communes. Il considère que c'est une solution qui constitue une variante à l'option centrale dont « il ne faut pas se couper » (Réunion de proximité de Montmorillon, 04/12/2006).

■ **Deuxième point** : si un particulier se demande « pourquoi, si la RN147 est en projet de doublement, ne pas utiliser cette opportunité pour justement faire d'une pierre deux coups (...) sans parler d'une proximité immédiate mais d'un couloir ? » (Réunion de proximité de Confolens, 7/12/2006), pour la Présidente du Conseil général de la Haute-Vienne « il faut que les dossiers de la mise à deux voies de la RN147 et du projet de LGV soient étudiés concomitamment sinon il y aurait erreur d'aménagement du territoire »⁶⁹.

⁶⁵ Réunion territoriale de Guéret le 18 septembre 2006.

⁶⁶ Cahier d'acteurs n° 18 : Ville de Limoges et Communauté d'agglomération Limoges Métropole.

⁶⁷ Contribution reçue le 25 novembre 2006.

⁶⁸ Cahier d'acteurs n° 11 : Conseil Économique et Social Poitou-Charentes.

⁶⁹ Réunion thématique du 14 septembre 2006 à Limoges.

RFF et la DRE rappellent que les contraintes géométriques (rayons de courbure, pentes...) d'une LGV et d'un tracé routier sont complètement différentes mais disent avoir parfaitement entendu ces préoccupations.

■ **L'option sud ou l'amorce d'une liaison ouest-est**

L'option sud est plébiscitée par les nombreux promoteurs de la liaison transversale reliant la façade atlantique à la vallée du Rhône et aux Alpes en passant par Clermont-Ferrand, qui voient dans ce barreau Poitiers-Limoges le premier maillon de cette liaison soutenue par l'Association Logistique Transport Ouest (ALTRO) : 13 cahiers d'acteurs sur 22 en parlent. L'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole considère que « c'est le seul tracé permettant des échanges nord-sud et est-ouest. » Cette option sud « amorce les liaisons directes de Limoges non seulement vers Paris mais il y a aussi Angoulême, Bordeaux, Toulouse. »⁷⁰

Actuellement, l'option sud n'est pas reliée à la ligne TGV Paris-Bordeaux car, indique le maître d'ouvrage, la liaison Bordeaux-Limoges n'est pas significative en termes de trafic. RFF laisse entendre cependant que, si les chiffres de fréquentation évoluaient favorablement, cette possibilité pourrait être envisagée dans le cas de l'option sud ; ce qui fait dire au Président d'ALTRO qu'« outre sa première fonctionnalité, [mettre Limoges à deux heures de Paris], l'option sud nous met à une heure de Bordeaux. »⁷¹

Pour le Conseil général des Deux-Sèvres, « l'itinéraire sud conforte l'idée d'étudier la faisabilité d'une gare entre Poitiers et Angoulême ; si cet équipement devait inclure le passage des trains de fret, alors l'hypothèse d'un nœud ferroviaire au point de jonction suggéré offrirait l'avantage d'une proximité avec la ligne traditionnelle destinée à devenir l'autoroute ferroviaire nord-sud dans des espaces peu agglomérés. »⁷²

■ **N'y a-t-il pas d'autres choix possibles ?**

C'est une question qui peut se poser au vu d'« une marge aussi importante entre l'option centrale et l'option sud » (Réunion de proximité de Montmorillon, 04/12/2006) ; ce à quoi RFF répond que les trois options ne sont pas exclusives et que, dans le cadre des études ultérieures, si le projet est poursuivi, d'autres options peuvent apparaître plus pertinentes.

Quant à une option utilisant le tracé Angoulême-Limoges avec un raccordement sur la LGV SEA au niveau d'Angoulême, qui a été suggérée à Montmorillon, et qui est aussi l'idée de l'association des Villes et Régions Européennes de la Grande Vitesse, elle « semble pouvoir répondre à cette nécessité [ne pas oublier les liaisons avec la façade atlantique sud et vers l'Espagne], mais un second maillon reliant Limoges à Angoulême serait encore une meilleure solution. »⁷³.

Cette option coûterait, selon RFF, du fait de la nécessité de réaliser une section de ligne nouvelle plus importante, beaucoup plus cher que les options proposées et ne répondrait pas à l'objectif de mettre Limoges à deux heures de Paris.

À noter également, la position des DIREN Limousin et Poitou-Charentes selon lesquelles « il y a des situations intermédiaires qui sont moins conséquentes sur l'environnement ; c'est, par exemple, l'option centre en Poitou-Charentes se raccordant à l'option nord en Limousin, et un trajet sud qui prévoit un raccordement à la ligne SEA plus près de Poitiers » (Réunion de clôture de Limoges, 13/10/2006).

⁷⁰ Cahier d'acteur n° 17 : Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole.

⁷¹ Audition publique du 5 octobre 2006 à Limoges.

⁷² Contribution reçue le 23 novembre 2006.

⁷³ Contribution reçue le 30 novembre 2006.



Une évaluation environnementale très globale

Des territoires traversés mais pas desservis

Cette problématique, que l'ancien maire de Montmorillon fait sienne quand il dit que « la construction d'une ligne nouvelle provoque des traumatismes parce qu'elle traverse des territoires sans que ces [derniers en] aient directement les avantages »⁷⁴ a été omniprésente dans les réunions de proximité ; que ce soit à Confolens où l'intervention d'une Conseillère régionale résume bien la position de tous en s'interrogeant sur « l'intérêt de ce projet pour le Confolentais (...), nous sommes une région traversée et seulement traversée (...), il n'y a pas d'intérêt pour notre territoire, en revanche des nuisances il va y en avoir beaucoup », ou à Montmorillon où le discours est le même : pourquoi « sacrifier 100 kilomètres de paysage pour ne rien rapporter à Montmorillon ? ». À Bellac, où l'utilité de cette liaison à grande vitesse Poitiers-Limoges a été rappelée avec insistance par les élus et les représentants des milieux économiques présents en nombre, cet aspect est apparu moins prégnant.

Une technologie en tout état de cause inadaptée aux territoires traversés

Ce point de vue est pour l'essentiel l'expression des associations de protection de l'environnement, repris également par les riverains.

Selon Vienne Nature, « les contraintes techniques inhérentes aux vitesses supérieures à 300 km/h (courbure, pente) sont incompatibles avec la souplesse que suppose la traversée d'un territoire au relief accusé, creusé de vallées, riche d'un habitat rural dispersé, et d'un patrimoine faunistique et floristique à sauvegarder ». Vienne Nature estime par ailleurs que l'insertion du tracé nécessitera « des investissements impossibles à envisager dans une politique de rentabilité »⁷⁵.

Le collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migné-Auxances, fort de son expérience sur la LGV SEA, redoute la multiplication des atteintes environnementales et craint que RFF « n'occulte une nouvelle fois les zones impactées qui bénéficient de protection en raison de leur richesse écologique... zones qui sont des richesses pour le département de la Vienne »⁷⁶.

« Pour diminuer de quelques dizaines de minutes la durée des trajets entre Paris et Limoges, on va saccager un millier d'hectares de terres, d'arbres et de haies, défigurer des paysages, anéantir flore et faune, perturber la vie de centaines de riverains exposés au bruit et autres nuisances » s'indigne un particulier dans une contribution écrite.

Un débat très succinct sur l'approche environnementale des options de passage dans les réunions de proximité

Des commentaires, certes, sur des questions se rapportant au thème plus général du développement durable, au travers de l'intérêt porté au développement du transport ferroviaire⁷⁷ mais aucune interpellation ou presque du maître d'ouvrage sur les problèmes de bruit, ni de biodiversité. Peu d'interpellations non plus sur le paysage, seulement quelques affirmations fortes telles que : « sur notre territoire [le Confolentais], le principal atout que nous avons, c'est notre paysage et nous y tenons » (Une Conseillère régionale, réunion de proximité de Confolens, 07/12/2006). Les quelques considérations sur les nuisances, en général, ont cependant montré que le thème de l'environnement était loin, évidemment, de laisser indifférent, mais de fait le seul point un peu abordé sur le fond a concerné les incidences éventuelles du projet sur l'agriculture.

⁷⁴ Réunion d'ouverture du 6 septembre à Poitiers.

⁷⁵ Cahier d'acteurs n° 5 : Association Vienne Nature.

⁷⁶ Contribution reçue le 14 décembre 2006.

⁷⁷ Avec la rénovation des lignes existantes et la recherche de solutions pour le transport du fret, plutôt d'ailleurs que la création d'une LGV.

Les raisons de ce désintéressement apparent⁷⁸ aux problèmes d'environnement dans les réunions de proximité sont pour une part liées au fait que l'on raisonne « option de passage » et qu'en conséquence, les populations ne se sentent pas directement concernées.

Ce point a été clairement souligné à Bellac où la présentation d'options de passage d'une largeur de 10 à 20 kilomètres a d'ailleurs interloqué quelque peu les participants, qui attendaient des données plus précises permettant de parler d'autre chose que de généralités : « *Nous ne vous demandons pas un tracé avec les deux voies et les fossés, nous vous demandons quand même quelques options ; il y aura peut-être dix tracés, vous choisirez plus tard entre ces dix en fonction de ce que nous aurons dit* ». (...) « *Lorsque l'on vous pose la question de savoir quelle est l'option qui a le plus d'impact, qui embête le moins de monde ou le plus de monde, vous nous répondez que vous ne le savez pas, que vous n'avez pas fait de quantitatif mais du qualitatif (...). Je suis tout à fait favorable à ce qu'il y ait un barreau TGV (...) [mais une option] impacte directement ma région, je voudrais savoir à quel niveau et vous ne me donnez rien* ». En somme, est-il dit, si RFF n'a rien d'autre dans ses cartons – ce que, malgré les assurances de RFF, les « interpellateurs » ont du mal à croire – « il n'y a rien à discuter ».

RFF est convenu que l'exercice puisse être frustrant, mais le débat public, comme cela a été rappelé, porte sur l'opportunité et les grandes caractéristiques du projet⁷⁹. Il indique que l'étude des fuseaux (1 000 mètres), si le projet se poursuit, viendra ensuite, puis celle du couloir (500 mètres) qui sera présentée à l'enquête publique, ce qui naturellement n'a pas fait avancer les choses...

■ Quelques craintes cependant vis-à-vis des impacts sur l'activité agricole

Plusieurs intervenants s'inquiètent de la possibilité de voir les terrains gelés pendant une période très longue avec une certaine incertitude sur l'aboutissement du projet, ce qui a permis à RFF de confirmer que c'est seulement lorsque le projet est déclaré d'utilité publique que les terrains sont effectivement gelés.

Un représentant de la Chambre d'agriculture de Charente, fort de son expérience, « *n'ose pas imaginer ce que va être un TGV au milieu d'un territoire de bocage avec des éleveurs et des structures qui vont être éventrées dans tous les sens* »⁸⁰. Il souligne en outre que la destruction de nombreux hectares de terres agricoles serait particulièrement dommageable au moment où l'on pense à utiliser ces terres pour la production de biocarburants.

Quelques demandes d'information sont formulées sur le nombre d'hectares nécessaires pour la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse, la largeur de la plateforme ou le nombre de personnes déplacées et la façon dont celles-ci sont indemnisées. Les réponses de RFF ne soulèvent pas de commentaires particuliers.

■ QUAND ON PARLE D'ENVIRONNEMENT : L'APPORT DES RÉUNIONS THÉMATIQUES

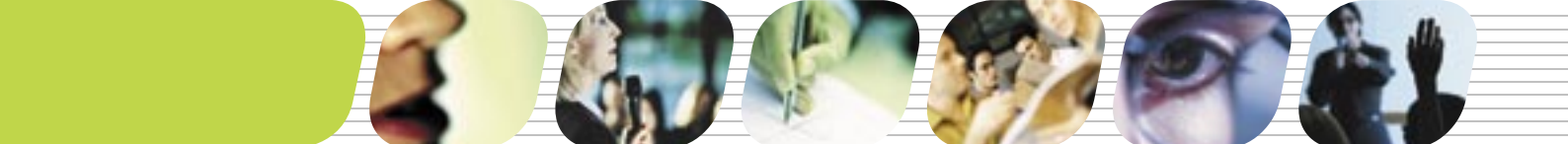
Le thème de l'environnement a été traité pour l'essentiel dans les réunions thématiques.

La réunion de Limoges sur le thème « LGV, développement durable, environnement naturel et biodiversité » était en fait une réunion d'information au cours de laquelle RFF a exposé sa politique en matière de développement durable et d'environnement et le CETE Ouest, le résultat des études environnementales qu'il a conduites pour le compte du maître d'ouvrage

⁷⁸ Souligné par nos soins.

⁷⁹ Il s'agit là d'un dilemme classique dans la préparation de tout débat public, entre le trop précis et le trop flou.

⁸⁰ Réunion de proximité de Confolens, 7 décembre 2006.



dans le cadre de l'étude du projet de LGV Poitiers-Limoges. RFF a complété ces exposés par une présentation, qui a été très appréciée, de la façon dont a été étudié, traité et suivi le projet de la LGV Est, et des mesures et actions conduites pour limiter et/ou compenser ses impacts sur l'environnement.

La réunion de Poitiers sur le thème «LGV, environnement humain et agriculture», élargi à l'ensemble des questions environnementales, a rassemblé, de fait, autour des services spécialisés de RFF et de deux experts, l'un sur le bruit, l'autre sur le paysage, les associations, notamment celles de la Vienne⁸¹, qui sont très engagées dans le cadre de la procédure de concertation actuellement en cours sur le projet de LGV SEA, et très sensibilisées aux questions de bruit et de paysage.

La Commission a reçu par ailleurs, sur l'ensemble de ces sujets, quelques questions et contributions écrites dont deux ont fait l'objet de cahiers d'acteurs.

Le développement durable ou le choix du ferroviaire

S'agissant du «**développement durable**», tout le monde en convient, le développement du ferroviaire, en permettant un report modal de la route vers le rail, participe à la réduction des gaz à effet de serre, et va évidemment dans le bon sens, même si les associations de protection de l'environnement restent réticentes au sujet de la «grande vitesse».

Accord également sur la **nécessité d'accélérer la mise en place d'un trafic fret** : la sensibilité à ce problème est particulièrement exacerbée dans cette région où le cortège des camions qui circulent sur les routes nationales (RN145, RN147), est devenu «*insoutenable*» comme l'exprime nombre d'intervenants. «*Il est urgent de réduire le gaspillage énergétique dont les transports routiers sont responsables*» soulignent les Amis de la Terre Poitou et Limousin, tout en déplorant comme Vienne Nature que le choix du projet proposé par RFF, essentiellement dédié aux voyageurs, ne contrecarre pour longtemps tout investissement dans une ligne est-ouest dédiée au fret, ou mixte⁸².

Il est souhaité, en tout état de cause, que ce maillon Poitiers-Limoges, s'il se réalise, intègre aussi dans sa conception le **fret transversal**. La transversalité n'étant pas pour demain, RFF n'exclut pas des études ultérieures sur le sujet ; il indique parallèlement que pour inciter les sociétés de transport à mettre les camions sur rail, il faut des flux très importants et surtout des linéaires très longs. Le maire de Poitiers lors de la réunion d'ouverture du 6 septembre a parlé de 400 kilomètres.

Le maître d'ouvrage, interrogé à de nombreuses reprises sur cette question du **ferroutage**, a pu faire part des projets et réflexions en cours à RFF sur le sud-est et le sud-ouest ; il a rappelé également que la création de lignes TGV permettait de libérer de la capacité pour la circulation des marchandises.

Autour de l'étude environnementale du CETE

La finalité de cette étude était de mettre en évidence les principaux enjeux liés à l'environnement sur l'ensemble du territoire concerné par les options de passage en vue de **définir les choix optionnels envisageables pour le projet et de les hiérarchiser**. Ses résultats, qui figurent dans le dossier du débat et ses pièces annexes, ont été présentés lors des réunions thématiques.

⁸¹ Les Amis de la Terre Poitou, Vienne Nature, le collectif contre les nuisances du TGV Chasseneuil-du-Poitou et Migné-Auxances, le comité TGV réaction citoyenne 86, le comité TGV réaction citoyenne 37 et l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées.

⁸² Cahier d'acteurs n° 9 : Les Amis de la Terre Poitou et Limousin.

Les DIREN Limousin et Poitou-Charentes, pour ce qui les concerne, considèrent⁸³ que sur les trois options, « *il n'y a pas d'obstacle majeur sur le plan environnemental* », tout en constatant que, pour le Limousin, la partie centrale est la plus concernée par les espaces naturels, avec les monts de Blond et les monts d'Ambazac. L'avis du Conservatoire des espaces naturels de Poitou-Charentes, exprimé par ailleurs, est moins favorable, estimant que les projets présentés « *portent atteinte aux paysages et à la biodiversité commune et remarquable du département de la Vienne et de la Charente dans cette configuration* »⁸⁴. Les Amis de la Terre Poitou et Limousin soulignent que « *les brandes du Poitou, en particulier près de Montmorillon, constituent un biotope dont la disparition entraînerait celles de nombreuses espèces* »⁸⁵.

En tout état de cause, les associations, les DIREN, le Conservatoire des espaces naturels de Poitou-Charentes demandent que les sites Natura 2000 soient traités de façon adaptée, ce qui signifie notamment, et ce point est considéré comme une nécessité, que les études d'incidences relatives à ces sites soient faites avant le choix des fuseaux afin que de réelles mesures compensatoires et de réduction des nuisances puissent être intégrées dans le projet. « *Ce qu'il faut souhaiter, c'est qu'à partir du moment où vous vous orienterez sur une variante, les études soient approfondies rapidement et que le choix du tracé dans cette variante soit tout à fait concerté* »⁸⁶. « *L'expérience de l'enquête d'Utilité Publique sur la LGV Angoulême-Bordeaux et de l'APS de la LGV Tours-Angoulême montre malheureusement que les impératifs techniques interdisent toute modification significative du tracé, une fois le fuseau de 1 000 mètres défini.* »⁸⁷

À ces remarques générales s'ajoute un certain nombre de remarques plus ponctuelles⁸⁸ : il a été notamment signalé la présence de nombreux sites miniers, de « gîtes », en particulier sur le parcours nord, dont il n'est pas fait état dans l'étude du CETE, et dont il faudra évidemment se préoccuper. Un représentant du Centre Régional de la Propriété Forestière du Limousin a souhaité que les forêts soient prises en compte et que RFF essaie « *d'éviter de couper les forêts en deux* » pour épargner les milieux agricoles⁸⁹.

Le bruit et le paysage... ou l'ombre portée de la LGV SEA sur le débat public

Les éléments rapportés rendent compte, pour l'essentiel, de la réunion thématique de Poitiers.

Le bruit

Le sujet a été introduit, lors de la réunion thématique, par une intervention du Professeur René Dauman sur le thème « bruit et santé », suivie d'une présentation des mesures mises en place par RFF pour limiter le bruit ferroviaire, mesures préventives, curatives et innovantes.

L'intervention du Professeur Dauman a permis de préciser un certain nombre de points quant aux **effets du bruit sur la santé** : ils varient en fonction des individus, de la durée d'exposition, du niveau de bruit ; il existe, en matière de nocivité, un lien entre la durée et le niveau de bruit (une longue exposition à un bruit d'intensité non dangereuse peut être plus traumatisante pour l'oreille qu'une exposition plus courte à un bruit d'intensité supérieure) ; la nuisance sonore telle qu'elle est ressentie par les personnes directement concernées est influencée par un certain nombre de facteurs psychologiques (stress en cas d'intermittence, sentiment d'impuissance, impossibilité de s'éloigner du bruit).

⁸³ Contribution reçue le 12 décembre 2006.

⁸⁴ Contribution reçue le 29 novembre 2006.

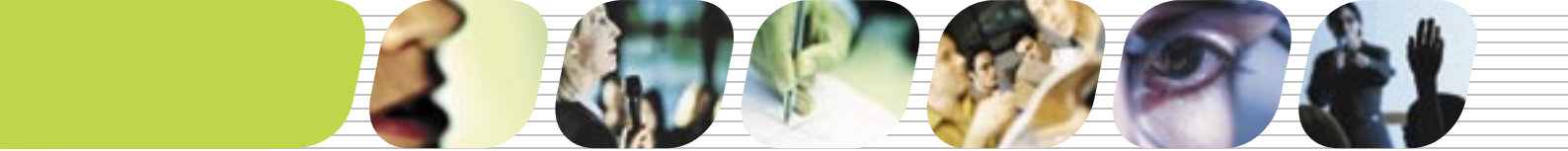
⁸⁵ Cahier d'acteurs n° 9 : Les Amis de la Terre Poitou et Limousin.

⁸⁶ Propos du Directeur Régional de l'Environnement région limousin, lors de la réunion thématique du 20 novembre 2006 à Poitiers.

⁸⁷ Cahier d'acteurs n° 5 : Association Vienne Nature.

⁸⁸ Les fédérations de chasseurs du Limousin et de Poitou-Charentes ont attiré chacune l'attention sur la protection des populations de cervidés dans des contributions reçues le 20 novembre et le 7 décembre 2006.

⁸⁹ Centre Régional de la Propriété Forestière Limousin, réunion thématique du 23 octobre 2006 à Limoges.



Le Professeur Dauman, dont d'aucuns ont jugé l'exposé très précis, indique que les éléments sur lesquels il s'appuie sont principalement liés à la circulation routière, ce qui a valu à la Commission de se voir reprocher de ne pas avoir invité à ce débat un spécialiste du bruit ferroviaire pour contrebalancer les dires de RFF.

De l'exposé de René Dauman, un intervenant retient que le bruit devient incommodant à partir de 65 décibels, que « *passer d'un secteur calme à très calme à un secteur qui devient seulement relativement calme, c'est vraiment une nuisance* » ; un autre note qu'un bruit intermittent est source de stress, un autre enfin regrette que l'échelle comparative des niveaux de bruit n'affiche pas le niveau de bruit auquel sont exposées les personnes situées à 25 mètres d'une ligne TGV et là commencent les « joutes » avec RFF : 92 à 95 dBA pour l'un, 65 dBA pour le maître d'ouvrage.

Un participant s'interroge sur la différence entre la gêne instantanée et la gêne que constitue l'effet chronique de la répétition. Il aurait été démontré, selon lui, que ce n'est pas tant l'événement qui compte que sa répétition et d'interpeller ensuite RFF qui « *se refuse de prendre en compte les pics, le nombre d'occurrences* ».

Suite à l'intervention de RFF, il est fait un certain nombre de remarques de la part des mêmes intervenants, représentants d'associations, qui regrettent que le maître d'ouvrage se borne à respecter la réglementation, que les niveaux de bruit soient exprimés en valeurs moyennes LAeq et que l'indicateur LAeq temps de passage ne soit jamais cité. « *Ce que je voudrais, c'est le bruit instantané à 25 m, 50 m, 100 m, le LAmix* » demande un participant.

Une question est posée sur le bruit du pendulaire mais RFF ne peut répondre.

Dernier point évoqué par un représentant de Vienne Nature pendant la réunion et relevé dans le cahier d'acteur de l'association, la propagation à longue distance du bruit d'origine aérodynamique et des vibrations qui semblent à ses yeux ne pas avoir fait l'objet d'études suffisantes.

Les échanges auxquels on a pu assister lors de cette réunion sont le reflet d'une ambiance pour le moins tendue entre RFF et les associations concernées par le projet de ligne SEA, très au fait de ces questions.

■ **Le paysage**

La séquence consacrée au paysage a été introduite par un exposé de Pierre Donnadiou. RFF a ensuite présenté la façon dont il intègre la dimension paysagère dans la conception des ses projets.

Pour Pierre Donnadieu, le paysage est le « territoire tel qu'il est perçu par les populations ». C'est un regard sur l'environnement, avec **trois types de regard** : le regard formé par la culture de l'image artistique, le regard informé ou documenté qui se réfère l'un et l'autre à des paysages souvent protégés par la loi, et le regard initié. Ce dernier regard est celui de l'habitant attaché à des paysages ordinaires, pour lesquels l'enjeu est de les conserver pour préserver son identité et son bien-être et qui peuvent être troublés, voire totalement perturbés par le passage d'une infrastructure.

La notion de paysage n'a plus grand-chose à voir aujourd'hui avec la notion de pollution paysagère ; elle est mobilisée par les professionnels des paysages et par tous les acteurs pour remettre au centre des décisions les regards et la sensibilité des habitants et de ceux qui vont utiliser les infrastructures.

Mais l'utilisation de cette notion a ses limites, entre le socio-nombrilisme – c'est-à-dire le risque de privilégier les questions locales au détriment des questions globales – et l'autoritarisme de ceux qui savent, étant entendu qu'en matière de paysage, le domaine est éparpillé entre plusieurs disciplines et qu'il faut au moins que les experts se comprennent.

À la suite de cet exposé, un intervenant indique que l'association Poitou-Charentes Nature a remis au Préfet un dossier rédigé par le Conservatoire régional des espaces naturels, très critique sur la manière dont RFF travaille en particulier sur les paysages, « en en méprisant les différents aspects, qu'ils soient locaux [ou] qu'ils soient liés à une tradition d'habitat. »⁹⁰

RFF ne comprend pas le procès qui lui est fait et poursuit par une présentation de son approche du paysage au niveau de la conception des infrastructures ferroviaires.

Pour Réseau ferré de France, le paysage se décline en **quatre dimensions**, qui intègrent les éléments commentés par Pierre Donnadieu : le quotidien, le collectif qui s'identifie au patrimonial, le paysage de l'usager du train, le paysage ferroviaire. **Trois principes** guident par ailleurs le maître d'ouvrage : l'insertion paysagère intégrée, le dialogue et l'écoute des acteurs locaux et de l'ensemble des parties prenantes, la sensibilisation des équipes. Des paysagistes sont associés étroitement à la définition du projet dès le stade des études d'Avant-Projet Sommaire.

Une intervenante fait remarquer que les diapositives présentées en guise d'exemple sont vierges de toute zone urbanisée. Elle se réfère à nouveau à la LGV SEA, qui traverse certains villages – « autant d'exemples qui décrédibilisent RFF » – et s'inquiète de « la façon dont le maître d'ouvrage entend procéder pour insérer l'ouvrage de façon harmonieuse tout en garantissant des protections optimisées contre les nuisances sonores ». Un autre intervenant doute que le maître d'ouvrage, comme il l'affirme, utilisera au niveau des zones fortement urbanisées des lignes existantes, d'autant, souligne-t-il, que RFF a indiqué que des difficultés pouvaient survenir à la sortie de Poitiers et qu'il conviendra probablement de contourner Saint-Benoît.

L'agriculture

Troisième thème traité dans le cadre de la réunion thématique de Poitiers, l'agriculture : RFF a exposé, à partir de l'exemple de la LGV Bretagne Pays-de-Loire, les modalités qui ont été élaborées pour répondre aux préoccupations de la communauté agricole lors de la création d'un projet de LGV.

⁹⁰ Association Vienne Nature, réunion thématique du 20 novembre à Poitiers.



Le dispositif mis en place s'inscrit dans le cadre d'une convention entre RFF, l'État, les régions et les départements concernés, permettant, grâce à un fonds d'intervention, de mettre en place une politique foncière homogène sur l'ensemble du tracé en réalisant les acquisitions foncières nécessaires. Des conventions sont également signées entre RFF et les SAFER qui sont chargées de négocier les biens qui pourraient être mis en réserve, de les gérer et de proposer aux agriculteurs un point de relocalisation. Les mises en réserve sont examinées par un comité interrégional d'engagement auquel participent les partenaires de la convention-cadre et au sein duquel le Conseil général a un rôle essentiel.

Cette procédure, qui est initiée dès que le tracé est présenté à la concertation, a particulièrement intéressé le représentant de la Chambre d'agriculture de la Vienne, qui regrette que cela ne se soit pas passé de la même façon sur le projet de ligne SEA.

En réponse à la question de savoir si les opérations d'aménagement foncier peuvent inclure l'environnement, le même représentant rappelle les nouvelles dispositions du code rural, qui prévoient que ces opérations intéressent «*la restructuration des propriétés et des exploitations agricoles, le respect des documents de l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement, et ce, sans hiérarchisation*». Il est fait remarquer à cette occasion que les problèmes des terres agricoles recoupent rigoureusement ceux de l'environnement : s'il n'y a pas de réserve foncière, il n'y a pas de possibilités de mesures compensatoires.

Le Directeur Régional de l'Agriculture et de la Forêt de la région Poitou-Charentes tient à souligner l'intérêt de ces procédures, qui doivent se situer le plus en amont possible de la réalisation de l'opération.

Deux intervenants s'inquiètent par ailleurs de la prise en compte des forêts qui «*sont des victimes faciles*».

L'ÉCONOMIE ET LE FINANCEMENT DE LA LGV

Une réunion a été consacrée, le 27 novembre 2006, à un atelier pédagogique portant sur l'économie et le financement de la LGV.



❖ ÉCONOMIE DU PROJET : ÉVALUATION DU TRAFIC ET DU BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE

La première partie de l'atelier a permis la présentation des méthodes utilisées par RFF pour prévoir les trafics et pour évaluer le bilan socio-économique du projet.

En préambule, il a été souligné que les méthodes utilisées pour le projet étaient identiques à celles utilisées pour les autres grands projets d'infrastructure ferroviaire : il n'y a donc **pas de spécificité propre au projet de LGV Poitiers-Limoges.**

📍 Les prévisions de trafic

L'**aire d'études** comprend, d'une part, la région Limousin, une partie des régions Auvergne, Midi-Pyrénées et Aquitaine, d'autre part les régions Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace. Ce sont les flux entre ces deux zones qu'il s'agit d'évaluer.

L'approche comporte **cinq étapes** :

- ❖ la définition de l'aire d'études,
- ❖ le calage des modèles de trafic,
- ❖ la reconstitution de la situation actuelle à l'aide de ces modèles,
- ❖ la projection de la demande à l'horizon du projet, sur la base de prévisions macro-économiques,
- ❖ les prévisions de trafic pour chacune des options de passage.



Les données de trafic entre les zones sont fonction de la population de ces zones et du coût de transport entre elles. Mais il faut également tenir compte de **l'aire d'influence des gares** : les enquêtes réalisées auprès des voyageurs montrent que 85 % des personnes qui vont prendre le train viennent d'un point situé à moins de dix minutes de la gare. Au-delà de 45 minutes, il y a très peu de voyageurs. Il faut aussi tenir compte de la **concurrence entre les différents modes de transport** : par exemple, autour de trois heures de trajet, il y a une répartition modale équilibrée entre le ferroviaire et l'aérien. Dernier élément à considérer enfin, **le trafic induit** : quand le temps de parcours baisse il y a généralement une augmentation du volume de déplacements.

L'indicateur fondamental pris en compte pour les prévisions de trafic est le **coût généralisé de transport**. Pour le ferroviaire, ce coût prend en compte le prix du billet, le coût d'accès à la gare et le temps de parcours augmenté d'une évaluation de la pénibilité liée aux correspondances.

Les **hypothèses macro-économiques** sont celles du scénario central du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Il résulte de l'utilisation des modèles que, d'ici l'horizon de mise en service du projet, le trafic, tous modes compris, devrait progresser de 20 à 30%. Actuellement, le trafic entre Paris et Limoges sur l'axe ferroviaire existant, qui définit la situation de référence, est d'environ 1,4 million de voyageurs. Le trafic passerait à 1,7 million en l'absence du projet à l'horizon retenu. En cas de réalisation du projet Poitiers-Limoges, il passerait à 2,2 millions dans l'option centrale et 2,1 pour les options nord et sud.

Lors du débat qui a suivi, il n'y a pas eu de remise en cause de la méthodologie présentée. «*Sur la méthodologie, nous faisons confiance au travail qui est fait*» (Le Vice-président du Conseil régional du Limousin, atelier pédagogique, 27/11/2006). Un participant s'est toutefois étonné de l'absence d'un scénario de rupture, combinant une forte hausse du prix du pétrole avec de puissantes incitations des pouvoirs publics à un report vers le rail.

Il faut également noter que la question de l'aire d'influence des gares a été soulevée à l'occasion d'autres réunions par le Président de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées qui s'est étonné des résultats évoqués par RFF et qu'il considère comme très restrictifs.

Le débat a porté essentiellement sur **l'incidence du projet sur le trafic passant par l'axe historique**, question récurrente à laquelle il est apparu difficile de répondre : «*De Paris à Limoges il est certain que la desserte grande ligne va baisser puisqu'elle va être déviée par Poitiers. Je ne sais pas quelle desserte résiduelle restera sur cette ligne*» (Directeur du développement SNCF, atelier pédagogique, 27/11/2006).

Le bilan socio-économique

RFF a présenté l'ensemble des éléments contenus dans le dossier du débat, rappelant que la méthode d'évaluation du bilan socio-économique est cadrée législativement et réglementairement.

Du très bref débat qui a suivi cette présentation, on peut retirer la remarque formulée par le président d'ALTRO sur la rentabilité de l'option sud qui pourrait être améliorée si des liaisons Limoges-Bordeaux, voire Limoges-Toulouse, étaient mises en service.

Il convient de rappeler, par ailleurs, qu'il a été souligné au cours du débat que l'évaluation du projet devait prendre en compte également ses incidences négatives sur la rentabilité de l'axe historique et de la ligne TER ainsi que sur l'aménagement du territoire.

LA QUESTION DU FINANCEMENT

La question du financement a été centrale tout au long du débat. Compte tenu de son importance, la CNDP avait d'ailleurs, quand elle a pris la décision de faire un débat public sur le projet, demandé que le dossier du maître d'ouvrage (par référence au dossier de saisine) soit complété sur ce point. Les éléments fournis dans le dossier du débat ont par la suite été jugés suffisants par la CNDP pour permettre d'engager le débat.

Dans ce dossier, RFF note qu'«*au stade du débat public, il n'est pas possible de définir précisément le montage financier d'un projet ferroviaire comme la LGV Poitiers-Limoges. Aujourd'hui seuls les principes de financement peuvent être définis : le recours aux fonds publics et le partenariat public/privé. Les deux principes de financement apparaissent complémentaires dans le cadre du financement d'un grand projet d'infrastructure ferroviaire*».

Les apports de l'atelier pédagogique

Pour favoriser l'approche de cette question de façon aussi concrète et dépassionnée que possible l'atelier pédagogique a permis d'entendre deux experts : Marc Papinutti⁹¹ et Michel Lebœuf⁹².

⚡ **Marc Papinutti** a décrit les **deux modes de financement** : l'un reposant uniquement sur des fonds publics - Union européenne, État via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), RFF, SNCF, collectivités territoriales - l'autre faisant appel en complément à des fonds privés (ce que permet la loi du 5 janvier 2006), que ce soit dans un contrat de partenariat ou par le recours à une concession. Dans un montage en PPP (partenariat public-privé), le point central est le **partage des risques** entre les différents investisseurs. Dans une concession, telle que celle prévue pour la ligne Perpignan-Figueras, le concessionnaire exploite l'infrastructure, perçoit un péage et assume les risques du trafic. Mais il reçoit une subvention d'investissement de la part de ses partenaires publics, subvention qui lui est versée lors de la phase de construction de l'infrastructure.

⚡ De fait, comme le souligne **Michel Lebœuf**, il n'y a que **deux sources finales de financement** : le contribuable et le voyageur. Le « tour de table » d'un projet consiste à trouver la répartition entre ces deux sources. Le PPP permet simplement d'apporter de l'argent rapidement et de différer l'apport de l'argent public. S'agissant du projet de LGV Poitiers-Limoges, les ressources provenant du voyageur, malgré l'augmentation du prix du billet et l'accroissement du nombre de voyageurs, peuvent être considérées comme limitées. Michel Lebœuf pense que ce projet devrait avoir une subvention élevée, au moins 80 % : « *C'est une intuition* » ajoute-t-il.

Des inquiétudes sur la possibilité de réunir un tour de table

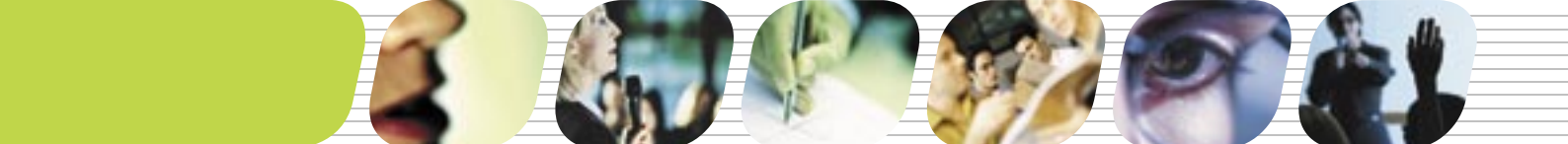
La question du financement ainsi cernée ne permet pas de lever les inquiétudes exprimées aussi bien dans les questions posées à la CPDP que dans certains cahiers d'acteurs ou lors des réunions publiques.

Ces inquiétudes portent sur les **partenaires susceptibles d'intervenir dans le financement de la LGV** :

⚡ L'apport de **financements européens** est considéré comme peu vraisemblable, compte tenu du nombre de projets présentés par la France et du peu d'intérêt européen du Poitiers-Limoges. Un habitant du Poitou-Charentes exprime ce point de vue : « *Paris est candidat à des aides européennes pour le Lyon-Turin, le Perpignan-Figueras, la deuxième phase de*

⁹¹ Chargé de la Sous-direction des infrastructures ferroviaires et collectives, Direction Générale de la Mer et des Transports, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer.

⁹² Directeur du développement de la division Voyageurs France-Europe, SNCF.



la LGV Est et la LGV Rhin-Rhône. Des projets qui semblent correspondre aux critères fixés par Bruxelles. »⁹³

❖ **L'État** étant lui-même engagé dans ces différents projets, quelle sera sa capacité à intervenir ? De même pour RFF qui devra, en plus de la réalisation de ces nombreux projets, faire face à la nécessaire rénovation des voies existantes. Comme le souligne une habitante de Limoges : « Actuellement sur plusieurs lignes le trafic est ralenti, voire supprimé, faute de réparation des voies anciennes. On dit que RFF est en déficit, ce qui doit jouer sur le délai des réparations. Où trouve-t-il l'argent pour ces nouvelles réalisations ? »⁹⁴. Marc Papinutti confirme d'ailleurs qu'un audit récemment conduit a mis en évidence le manque criant d'investissements pour l'entretien des lignes existantes consentis ces dernières années.

❖ L'apport qui sera demandé aux **collectivités territoriales** focalise alors les questions. Un particulier pose même le principe d'une telle intervention, qui lui paraît injuste : « pourquoi faudrait-il que les collectivités du Poitou-Charentes et du Limousin interviennent alors que pour les premières Lignes à Grande Vitesse c'est l'État qui a tout pris en charge ? »

D'autres doutent de la possibilité de constituer un tour de table pour le financement d'un projet qui ne fait pas consensus dans les territoires concernés. D'autant que les collectivités susceptibles d'intervenir sont déjà engagées dans d'autres projets : la ligne SEA pour la région Poitou-Charentes, le réseau TER, les réalisations aéroportuaires et routières pour le Limousin. Et que le Limousin est l'une des régions les plus pauvres de France. Comme le note la FNAUT : « les collectivités territoriales seraient donc sollicitées, mais leurs moyens sont limités. Elles ne pourraient intervenir qu'au détriment du financement des transports collectifs de proximité : le coût des seules études de la LGV dépasse celui de la modernisation en cours de la ligne existante Poitiers-Limoges »⁹⁵.

❖ Les montages en **partenariats public-privé** n'appellent, en définitive, que peu de questions. Toutefois, deux points sont soulevés lors de l'audition publique :

- ✦ le coût de l'intervention d'un partenaire privé dont le financement sur le marché se fait à un niveau moins favorable que RFF, établissement public et que, *a fortiori*, l'État,
- ✦ le fait qu'une mise en concession priverait RFF de recettes d'une ligne performante alors qu'il conserverait la charge de l'axe historique dont les recettes baisseront en raison du transfert de trafic vers la LGV.

❖ **Une question impossible à lever maintenant**

En réponse à ces interrogations et inquiétudes, RFF et la SNCF ont plusieurs fois rappelé qu'il était prématuré de tenter de définir dès maintenant le montage financier du projet. Pour la LGV Est, par exemple, qui sera mise en service en 2007, le plan de financement n'a été signé qu'en novembre 2000, soit plus de quatre ans après la signature du Décret d'Utilité Publique en mai 1996. RFF considère que « le fait de ne pouvoir aujourd'hui définir que des principes de financement est normal et n'hypothèque en rien la réalisation future de l'infrastructure ». Et que la multiplicité des projets ne constitue pas en soi un réel risque : « l'importance, la nature et le phasage des projets les uns par rapport aux autres permet d'étaler la charge financière sur plusieurs années ».

❖ **Des collectivités prêtes à s'engager ?**

RFF, prenant l'exemple de la LGV Est, fait remarquer que les collectivités susceptibles d'intervenir ne se limitent pas aux seuls Conseils régionaux : les Conseils généraux mais aussi les villes peuvent devenir des partenaires. Ainsi, pourquoi la Dordogne et la ville de Périgueux, qui ont apporté leur soutien au projet, ne seraient-elles pas sollicitées ? Et, comme le note le promoteur du projet ALTRO, si ce barreau apparaît comme la première

⁹³ Question reçue le 26 octobre 2006.

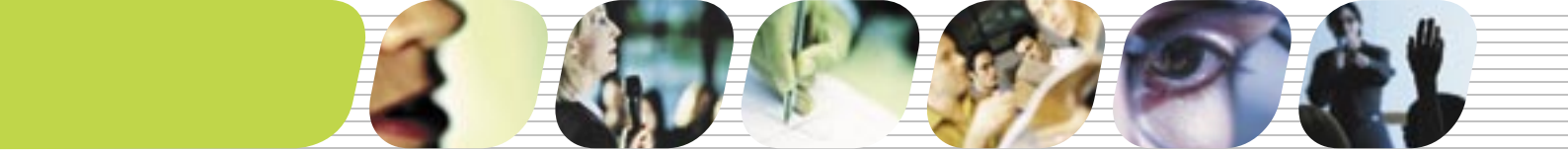
⁹⁴ Question reçue le 31 octobre 2006.

⁹⁵ Cahier d'acteurs n° 7 : FNAUT.

étape d'une liaison transversale à grande vitesse, le nombre des collectivités intéressées croît notablement...

Par ailleurs, des positions ont été prises dans la dernière phase du débat. Lors de la réunion de clôture qui s'est tenue à Limoges le 13 décembre, la représentante du Président du Conseil régional du Limousin et la Présidente du Conseil général de la Haute-Vienne ont fait part de la décision de leurs assemblées de participer au financement des études préparatoires à hauteur de leurs possibilités. De son côté, le Conseil Économique et Social de Poitou-Charentes appelle *« l'ensemble des partenaires concernés à soutenir ce projet et à rechercher toutes les solutions de financement permettant d'en assurer la réalisation. À cet effet, compte tenu des projets prioritaires engagés dans la région, le CES considère que les collectivités territoriales devraient être appelées à participer au financement de la LGV Poitiers-Limoges de manière complémentaire »*⁹⁶

⁹⁶ Cahier d'acteurs n° 11 : Conseil Économique et Social Poitou-Charentes.





La position des acteurs

La Commission s'est appliquée à caractériser, au moins dans leurs traits dominants, **les principales positions qui semblent ressortir à la fin du débat.** Souvent celles-ci trouvent leur expression dans l'intervention d'un certain nombre d'acteurs, élus, responsables économiques et associatifs notamment.

Ces acteurs ont développé leur point de vue dans les réunions publiques, dans un cahier d'acteur ou sous forme de contributions écrites. Les réunions de clôture leur ont donné l'occasion de s'exprimer une dernière fois.

Afin d'illustrer les prises de position des uns et des autres, il a été fait une sélection de « morceaux choisis », au travers de citations extraites des réunions publiques, en particulier des réunions de clôture.

Ces citations portent essentiellement sur l'opportunité du projet, thème qui a été au centre du débat, et donnent une bonne idée de l'ambiance générale de celui-ci ; elles sont présentées **par type d'acteurs** (élus, partis politiques, socioprofessionnels, syndicats, associations), et pour chaque type d'acteurs, **par secteur géographique.**



M^{me} DUFOUR, Conseillère régionale, Présidente de la Commission des infrastructures habitat et environnement du Conseil régional du Limousin représentant M. Denanot, Président du Conseil régional

❖ *Plusieurs constats peuvent être faits (...). Premier constat : l'urgence pour le Limousin d'accéder à la grande vitesse et au réseau TGV est une exigence pour tous (...). En ce sens, le projet de LGV Poitiers-Limoges apparaît comme une solution pertinente pour raccorder le Limousin au réseau à grande vitesse. Deuxième constat : la LGV Poitiers-Limoges permettra, dès sa mise en service, de relier par le TGV le Limousin à la façade atlantique (...). Troisième constat : la poursuite du projet ne dispense pas les pouvoirs publics de poursuivre la modernisation et le développement de l'axe ferroviaire historique nord-sud (...). Par ailleurs, le cahier d'acteur rappelle que ce projet ne répond pas à la totalité des exigences de la région en termes d'aménagement équilibré, harmonieux et solidaire, donc durable, de l'ensemble du territoire régional dans un cadre interrégional (...). Des améliorations doivent être très rapidement trouvées sur l'axe historique, notamment sur le plan du matériel et des technologies utilisées. La mise en service d'une rame TGV Brive-Limoges-Lille est également réalisable techniquement à brève échéance (...). La desserte TER et son périmètre conventionné doivent être intégrés à la réflexion sur la couverture territoriale en l'adaptant notamment par l'amélioration des rabattements vers le réseau grande ligne et le développement de l'intermodalité* ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06)

M^{me} PÉROL-DUMONT, Présidente du Conseil général de la Haute-Vienne, Députée de la Haute-Vienne

❖ *Je voudrais rappeler très simplement l'adhésion et le soutien unanime, moins une seule abstention, du Conseil général de la Haute-Vienne, tous groupes politiques confondus, à ce projet de LGV (...). Au-delà du soutien verbal et écrit de la collectivité que je préside, notre détermination se traduit également par la perspective d'une participation financière de l'assemblée départementale à la hauteur de nos capacités contributives (...). Cette adhésion ne remet nullement en cause la nécessité de poursuivre les travaux d'amélioration engagés sur l'axe POLT. Ces deux dossiers ne sont pas contradictoires, ils ne sont pas concurrents, ils relèvent de deux logiques complémentaires* ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. RODET, Député-maire de Limoges

❖ *L'enjeu, ce n'est pas uniquement le problème de la desserte de Paris. Les relations entre le Limousin et Paris sont sans doute importantes, mais, ce qui est plus important encore que Paris ou Roissy, c'est le nord de l'Europe, c'est Lille, c'est Bruxelles, c'est Strasbourg, c'est Londres (...). La deuxième clarification qui a pu être obtenue au travers du débat, c'est la nécessité, l'impérieuse nécessité de l'ouverture vers l'ouest (...). Les TER n'ont un avenir que dans la mesure où l'on a des liaisons à grande vitesse, et notamment entre Brive, Limoges et Poitiers (...). Pour terminer, nous avons ici un projet qui permet d'associer le réalisme et l'ambition* ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06)

M. MARSAUD, Député de la Haute-Vienne, Conseiller général de la Haute-Vienne

❖ *Sans réécrire l'histoire depuis 1990, nous avons connu successivement le projet du Y renversé, qui nous avait été vendu par la SNCF, celui du Pendolino, fabriqué par Fiat, celui du TGV pendulaire dit POLT. En réalité, il ne s'est rien passé, en dehors de vagues promesses non tenues jusqu'en 2003. Il est urgent aujourd'hui que sur cette LGV l'ensemble des élus et des collectivités lui apporte un réel soutien* ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. LOZACH, Président du Conseil général de la Creuse,
Vice-président du Conseil régional du Limousin

« Desservir Limoges avec un TGV, pourquoi pas ? (...). Sous réserve qu'un certain nombre d'incertitudes soient levées, par exemple le financement (...) et à condition qu'un préalable soit respecté – ce préalable concerne l'axe historique – (...), que soient respectés les engagements de RFF quant à la modernisation de l'infrastructure entre Paris et Brive et que soient mises en service sur cet axe entre Brive, Limoges, La Souterraine, Roissy des rames TGV afin de permettre l'interconnexion avec le réseau européen de LGV (...). Ce préalable concerne aussi la relance des études sur la technique du pendulaire (...). Je demande aussi que, dans le cadre du CPER, soit mise à l'étude l'électrification de la ligne entre Guéret et Saint-Sulpice-Laurière, afin que soit envisagé sur cette ligne le passage d'un certain nombre de rames TGV ». (Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06).

M. GUERRIER, Maire de Saint-Sulpice-le-Guérois, Vice-président de la Communauté de communes de Guéret Saint-Vaury, Conseiller régional du Limousin

« Ce projet de LGV met les territoires en concurrence. Il n'est pas une réponse aux nécessités d'aménagement harmonieux et solidaire de l'ensemble du territoire limousin et des régions limitrophes. Son éventuelle réalisation, principalement motivée par un coût plus faible qu'une LGV sur l'axe historique, conduirait à exclure très durablement tous les territoires au nord de Limoges de l'accès à la LGV (...). Nous ne pouvons l'accepter ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. VERGNIER, Député-maire de Guéret

« Il n'est pas question pour nous de dire que ce qui mettrait Limoges plus près de Paris et plus près de Poitiers est quelque chose que nous ne regardons pas. Mais je suis au regret de vous dire que vous éloignez la Creuse et Guéret et que vous ne les rapprochez pas, ou alors il faudra trouver d'autres solutions pour aller plus vite à Limoges. Pour que nous puissions regarder ce projet tranquillement, nous mettons en préalable la réalisation de ce que nous avions demandé, c'est-à-dire le POLT (le pendulaire) ». (Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06).

M. FURET, Maire de La Souterraine, Président de la Communauté de communes du Pays Sostranien

« Ce débat me semble être une forme d'agression insultant les populations de la Creuse, du nord-est de la Haute-Vienne, du bas Berry. Parce que le seul débat qui compte pour nous, c'est celui qui concerne la ligne qui va de Paris à Toulouse en passant par Orléans, Châteauroux et Limoges (...). Quelles contorsions pour nous expliquer, quand on est à Guéret, qu'il faut aller au sud, à Limoges, puis à l'ouest, à Poitiers, pour finalement aller au nord ! Il faut beaucoup de force de conviction pour démontrer que ce trajet, qui est beaucoup plus long, est celui de l'aménagement du territoire, celui des économies d'énergie. ». (Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06).

M. DUPONT, Président du Conseil général de la Corrèze, Député de la Corrèze

« Quelle est la problématique sur le département de la Corrèze ? C'est de se désenclaver (...). Je suis donc pour la liaison telle qu'elle est proposée parce que c'est la technologie moderne, la technologie d'avenir ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).



M. SOULIER, Député de la Corrèze, Conseiller général de la Corrèze

« Prenons ce que l'on nous propose. Ayons un peu de courage et, pour une fois, allons au bout des choses. Faisons cet investissement ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).

M. COMBASTEIL, 1^{er} adjoint au maire de Tulle

« Le projet proposé peut effectivement desservir Limoges. Mais il ignore en fait Brive et la Corrèze (...). La région Limousin ne regarde pas que vers Poitiers... Elle développe aussi des relations avec l'Aquitaine, Midi-Pyrénées, l'Auvergne (...). Alors que devient l'axe nord-sud ? La ligne ne connaîtra plus que des circulations de type TER, auxquelles s'ajouteront les circulations de fret (...). Que deviendront les liaisons avec Toulouse et avec Bordeaux ? (...) Il faut reprendre le projet POLT dans sa version pendulaire. Il est scandaleux que l'État ait unilatéralement retiré son accord à ce projet. Il était financé. Il aurait pu être mis en service maintenant et c'était un projet susceptible d'évolution (...). Il faut le faire pour réduire le plus vite possible la fracture ferroviaire ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).

M. GOSSELIN, Communauté d'agglomération de Brive

« Que deviendra la ligne POLT après la LGV Poitiers-Limoges ? Ne deviendra-t-elle pas, en réalité, une ligne entièrement régionalisée, en particulier le tronçon Brive-Toulouse, laissée alors entièrement aux Conseils généraux ? Le nord du Limousin et la région Centre, ainsi que le sud de Brive (Souillac, Rodez...), seront défavorisés par cette LGV. Comment les connecter à cette ligne et éviter leur abandon ferroviaire ? ». (Réunion territoriale de Brive, 21/09/06).

M. SANROT, Maire de Poitiers, Conseiller régional de Poitou-Charentes

« Nous considérons que ce projet est un chaînon incontournable pour une meilleure connexion à l'espace européen, que ses enjeux dépassent largement l'intérêt simple de nos deux villes, mais qu'il est un outil d'aménagement du territoire pour renforcer la compétitivité et donner un rayonnement supérieur au Centre-Ouest (...). C'est un projet qui soutient les dynamiques urbaines de notre territoire (...), un levier qui permettra de renforcer les partenariats et les coopérations qui existent déjà mais qui ne demandent qu'à être renforcés (...). Cette LGV est également un levier pour mieux mailler le territoire régional. Si nous optons pour les gares de centre-ville, c'est parce que nous voulons ce maillage avec l'ancien réseau (...) qui nous permettra de nous positionner comme un nœud ferroviaire important ». (Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).

M. RENAUD, Président du Conseil de développement durable de la Communauté d'agglomération de Poitiers

« Plusieurs points ont animé nos débats : le problème de la connexion est-ouest (...), la question du coût global (...), tout un ensemble de réflexions sur l'environnement (...). La ligne TER nous paraît absolument indispensable, surtout quand on raisonne à vingt ou trente ans. Il est impératif d'envisager aussi des systèmes de déplacement qui soient proches des gens et qui soient au service des gens qui vivent dans ces territoires ». (Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).

M. DEGUILHEM, Vice-président du Conseil général de la Dordogne

« Nous sommes intéressés par la création d'une liaison rapide avec la capitale (...). Par ailleurs, il y a urgence (...). C'est l'ensemble du département qui est intéressé par la création de cette ligne ». (Réunion territoriale de Périgueux, 6/11/06).

**M. DAUDOU, 1^{er} adjoint au maire de Périgueux,
Vice-président de la Communauté d'agglomération périgourdine**

« Nous sommes pour la proposition de LGV entre Poitiers et Limoges (...) Nous souhaitons que RFF regarde plus attentivement le problème de la modernisation de la liaison entre Périgueux et Limoges, qui est du niveau du XIX^e siècle ». (Réunion territoriale de Périgueux, 06/11/06).

M. ROUMEGOUX, Député du Lot

« Qu'est ce qui nous intéresse à Cahors ? Aller à Paris par le train dans des temps convenables (...). Quatre heures, ça ne serait pas si mal. Le problème, dans ce que vous nous proposez, [c'est le suivant] : est-ce que l'on change à Brive, à Limoges, à Poitiers pour arriver à Paris ? Ce que vous appelez lez ruptures de charge, c'est extrêmement agaçant ». (Réunion territoriale de Cahors, 23/11/06).

M. LECURU, Maire de Cahors

« J'ai l'impression que l'aménagement du territoire n'est pas du tout pris en compte, que l'intérêt des populations n'est pas pris en compte (...). Or je considère que la priorité d'un service public, c'est quand même de servir les populations dans le territoire où elles sont (...). Financièrement, des études ont été payées, qui démontraient la faisabilité [du pendulaire], avec des coûts qui étaient sans commune mesure avec ce que vous présentez aujourd'hui et avec, en tout cas, un service à la population qui présentait un certain nombre d'avantages ». (Réunion territoriale de Cahors, 23/11/06).

M. SAPIN, Président du Conseil régional de la région Centre

« Ce projet de barreau LGV entre Poitiers et Limoges est une mauvaise chose pour l'Indre et une mauvaise chose pour la région Centre (...). Nous avons besoin dans cette région de la grande vitesse, d'abord parce que cela peut nous rapprocher de Paris (...) et puis surtout pour nous relier à un réseau à grande vitesse (...). Si jamais ce projet funeste voyait le jour, quelle serait la politique commerciale de la SNCF exploitante ? Ce serait de ramener le plus de clients possible sur Limoges... Autant de clients en moins pour la ligne qui va de Limoges à Paris, c'est-à-dire la fin de toute possibilité d'amélioration de cette ligne ». (Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/06).

M. GERBAUD, Sénateur de l'Indre

« Acteurs économiques et politiques, toutes tendances politiques confondues, se rejoignent sur cette affirmation : le projet de LGV Poitiers-Limoges est inopportun, irréaliste et dangereux pour la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse à laquelle, depuis plus d'un siècle, des régions entières doivent une partie de leur réalité économique (...). Ce que nous considérons comme la priorité des priorités : la modernisation de cette ligne dans son parcours Vierzon-Limoges (...) et son ouverture sur le réseau TGV national et international ». (Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/06).



M. HUGON, Député de l'Indre

« Nous sommes farouchement opposés à ce projet parce que cela a été une décision unilatérale et sans concertation (...). Ensuite, c'est pour nous une décision incohérente et dangereuse. Incohérente parce qu'elle n'obéit à aucune véritable logique d'aménagement du territoire : si vous regardez une carte des TGV, vous vous apercevez que, à terme, la région Centre et les départements avoisinants vont être les seuls à ne pas être desservis par une LGV (...). Dangereuse pour nous, parce que cela signifie à terme la mort économique de notre région (...). Nous n'avons rien contre le fait que Limoges soit relié à Paris par TGV, mais à une condition, c'est que ça passe par la voie naturelle qui traverse la région Centre en desservant les départements voisins comme la Creuse ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

M. LERON, Maire-adjoint d'Aurillac

« Demain, Aurillac peut être intéressé par ce barreau. Et demain de quoi sera fait le chemin de fer dans le Cantal ? De quoi sera faite la ligne Aurillac-Brive ? C'est ça la bonne question. Comment Aurillac, comment Rodez vont pouvoir rejoindre ces axes rapides ? (...) Encore une fois, je crains que l'ensemble du Massif Central ne soit un peu oublié dans ce projet ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).

M. PRAT, Fédération du Parti Communiste de la Corrèze

« Nous ne voulons pas seulement aller à Paris. Nous voulons être connectés au réseau européen, mais nous voulons aussi aller vers le sud, vers Toulouse, la Méditerranée, Marseille, l'Espagne. Le projet ne prend pas en compte cette dimension (...). Nous ne pouvons pas attendre vingt ans pour les premières améliorations significatives (...). C'est pour cela que nous pensons qu'il faut reprendre immédiatement la proposition du TGV pendulaire ». (Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).

M. ROCHAUD, Les Verts Poitou-Charentes

« Sur les aspects économiques, nous avons le plus grand doute sur ce projet. L'importance de l'investissement prévu hypothèquerait tout autre effort dont le rail a besoin : la mise à niveau de l'entretien des infrastructures existantes, la modernisation des lignes actuelles, la restauration éventuelle des lignes inopportunément abandonnées (...). Nous nous interrogeons sur la rentabilité socio-économique de ce projet. Dans le meilleur des cas, sa rentabilité est de 3,3 % (...). Sur l'aménagement du territoire, il est incontestable que ce tronçon renforcerait le rôle de Poitiers comme lieu d'échanges. En revanche, il contribuerait également à renforcer l'enclavement de la partie centrale de la France (...). L'urgence, ce n'est pas la LGV Poitiers-Limoges. L'urgence, c'est de moderniser la ligne Poitiers-Limoges actuelle, de moderniser la ligne Paris-Limoges, tel que le projet existait avant le CIADT de décembre 2003 et de rouvrir la liaison Poitiers-Nantes ». (Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).

M^{me} BIDON, Les Verts du Limousin

« On comprend très bien que ce projet soit intéressant pour les villes de Limoges et de Poitiers. Mais quand on est en Creuse, c'est difficile de s'imaginer que l'on va aller à Paris en passant par Poitiers (...). Notre souci, c'est de se dire : quand on aura mis autant d'argent sur cette ligne, il n'en restera sans doute pas pour toutes les autres, par exemple la ligne Guéret-Limoges, qui est très utilisée (...). Dernière chose : quand on est dans le Centre, pour désenclaver les villes de l'axe central, c'est bien à la ligne historique que l'on pense, pas au barreau Poitiers-Limoges ». (Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).

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

« Je m'exprime au nom de toutes les CCI du Limousin (...), au nom de l'association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive (...) et au nom du CESR du Limousin, qui a pris une délibération approuvant le projet (...). Le premier considérant est rédigé comme suit : considérant les possibilités offertes par la réalisation d'une LGV Poitiers-Limoges en termes d'aménagement du territoire – plus précisément : premièrement, un meilleur accès à l'Île-de-France et de fait aux capitales européennes ; deuxièmement, une ouverture du Limousin sur l'espace atlantique, Poitiers, Nantes, Bordeaux, jusqu'à la péninsule ibérique ; troisièmement, un premier maillon d'un corridor ferroviaire européen reliant la façade atlantique à l'Europe centrale – nous sommes devant la seule solution qui réponde à ces trois exigences. Le projet qui nous est soumis par RFF nous paraît le seul pertinent ». **(Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).**

M. DELAGRANDE, Président du CESR du Limousin

« Je crois que les projets sont complémentaires. Nous avons en urgence l'amélioration de la ligne classique, puisque l'échéance de la LGV est à un horizon de huit à dix ans. Le Limousin ne peut attendre dix ans sans rien, donc intensification de la modernisation de la ligne classique. Dans un deuxième temps, oui à la LGV Poitiers-Limoges pour nous positionner dans le cadre de l'accélération de la mobilité et du développement de nos entreprises ». **(Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).**

M. PÉRIÉ, Président de la CCI de Tulle et d'Ussel

« Si nous pouvons être à trois heures de Paris, il faut le prendre, il ne faut pas laisser passer. Nous sommes passés à côté du pendulaire. Aujourd'hui RFF et la SNCF ne le proposent plus. Ils nous font une autre proposition, il faut la prendre, et la prendre tout de suite. Il ne faut pas encore tergiverser pendant dix ans pour savoir ce que nous allons décider ». **(Réunion territoriale de Tulle, 19/10/06).**

M. GOMET, CCI de la Dordogne

« La CCI de la Dordogne est favorable au projet de LGV Poitiers-Limoges qui mettra notre ville à trois heures de Paris ». **(Réunion territoriale de Périgueux, 6/11/06).**

M. BEL, représentant du MEDEF au CESR de la région Centre

« Le CESR de la région Centre, au vu du dossier présenté par RFF, considère que son projet de LGV Poitiers-Limoges peut être apprécié comme inopportun ». **(Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/06).**

M. PENIN, Président de l'Union Des Entreprises de l'Indre

« La ligne Poitiers-Limoges est une menace pour le développement économique de l'Indre et, [c'est pour cette raison que] les chefs d'entreprise sont contre ce projet ». **(Réunion territoriale de Châteauroux, 13/11/06).**



M. AUBESSARD, Délégué CGT Cheminots de la région de Limoges

« Sur la question du barreau de Poitiers, la position de la CGT s'appuie sur une réflexion collective de l'ensemble des territoires. Les hommes et les femmes des régions avaient fait leur choix et ils avaient priorisé le POLT (...). [Il faut] travailler rapidement à une modernisation ultrarapide de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui permettra d'irriguer tous nos territoires ». **(Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).**

M. TILLET, Secrétaire du comité d'établissement SNCF de la région de Limoges

« Nous nous retrouvons avec un projet qui va coûter excessivement cher, qui n'est pas encore étudié correctement, et qui va encore faire perdre du temps à notre région alors que l'on pourrait déjà faire circuler des rames TGV qui pourraient se connecter sur le réseau ferroviaire du nord de l'Europe et permettre de désenclaver notre région ». **(Réunion territoriale de Brive, 21/09/06).**

M. RICHERT, Secrétaire des cheminots CGT de la Creuse

« Notre positionnement est clair et sans ambiguïté : nous condamnons le projet de LGV Poitiers-Limoges (...). Ce projet ne représente que 20 % des usagers concernés par les axes Paris-Toulouse et Bordeaux-Lyon (...). Puisque RFF est prêt à investir 1,5 milliard d'euros sur notre région, nous allons pouvoir avoir une réelle politique d'aménagement du territoire, à savoir l'amélioration de l'infrastructure, la suppression des passages à niveau et le renouvellement du matériel Paris-Toulouse et Bordeaux-Lyon ». **(Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).**

M. DEFAIX, porte-parole de la Fédération nationale des collectifs de défense et de développement des services publics

« Nous affirmons notre opposition résolue au projet de LGV Poitiers-Limoges. Ce projet contribue à hypothéquer toute perspective d'un ensemble ambitieux d'améliorations de la ligne historique. Le financement de ce projet, qui s'élèverait au minimum à 1,5 milliard d'euros, pourrait être employé plus efficacement à la réalisation d'autres propositions (...). Nous demandons donc la réalisation rapide d'une LGV Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, la modernisation de la ligne Bordeaux-Lyon via Guéret et la réalisation des investissements nécessaires au bon fonctionnement de la ligne Ussel-Montluçon et enfin la mise en place d'une ligne est-ouest dédiée au fret. ». **(Réunion de clôture de Limoges, 16/12/06).**

M. LABROUSSE, représentant d'une association de maintien et de développement des services publics sur le canton de Saint-Vaury (Creuse)

« Je ne pense pas que la LGV Poitiers-Limoges améliorera le quotidien de l'ensemble des habitants du Limousin parce que je dis bien l'ensemble des habitants du Limousin, je ne pense pas simplement à Limoges ». **(Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).**

M. PARELON, Vice-président de l'UNEF de Limoges

« L'UNEF tient à exprimer clairement sa position en faveur du projet de LGV. Nous pensons que ce futur désenclavement de Limoges et de la région Limousin est une avancée primordiale pour l'amélioration de la condition estudiantine ». **(Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).**

M^{me} PEISSEL, représentante de CODEGASS

❖ La zone centre est exclue de la grande vitesse et de l'aménagement du territoire. La réalisation du barreau contribuerait à maintenir cette exclusion. Ce sont ainsi les 18 départements desservis par l'axe direct qui seraient exclus (...). Ce projet est annoncé pour au mieux 2015, voire 2020. Quelle alternative va-t-on offrir jusqu'à cette date, alors que la pendulation peut être très rapidement installée ? (...) Le taux de rentabilité socio-économique du pendulaire avait été évalué à 2,8%. Celui du barreau va de 2,2 à 3,3% selon les options. À ce niveau, le taux de rentabilité socio-économique ne peut entrer en ligne de compte. C'est donc bien la nécessité d'aménagement du territoire qui doit être privilégiée ». **(Réunion territoriale de Guéret, 18/09/06).**

M. CAMUS, représentant de la FNAUT Limousin

❖ Pour la FNAUT, ce projet est tout à fait défavorable à l'aménagement du territoire. Dans l'immédiat, je crois (...) que l'on peut faire des améliorations substantielles sur les infrastructures actuelles, donc sur la ligne historique. Pour le prix d'un kilomètre de ligne nouvelle, on modernise environ 100 kilomètres. RFF nous a donné des chiffres. 100 kilomètres de modernisation font le prix d'un kilomètre de TGV. Et cela est urgent. (...) pour l'avenir. Bien sûr, des métropoles régionales [ont] droit à un vrai TGV. Des études ont été faites. On citait une branche Paris-Vierzon, avec un TGV vers Limoges et un TGV vers Bourges, Montluçon, Clermont. Cela touche des populations beaucoup plus importantes. Le projet coûte plus cher — cela est évident — mais touche des populations beaucoup plus importantes. Je crois que nous aurions là un véritable aménagement du territoire et non pas le désert français, qui a très bien été montré sur les cartes publiées. » **(Audition publique de Limoges, 5/10/06)**

M. CANIAUX, Président d'ALTRO

❖ Nous avons participé à presque toutes les réunions pour bien nous imprégner du territoire du Limousin et afin d'arrêter notre point de vue (...). Nous avons donc pris cette proposition du Poitiers-Limoges en regardant tout ce qu'elle pouvait apporter de bon. Outre les relations avec Paris, nous voyons (...) que c'est un des maillons de la T3A, la transversale Alpes-Auvergne-Atlantique (...). La T3A développe de nombreuses fonctionnalités, dont celle d'être un axe structurant pour l'organisation ferroviaire. (...) Les membres institutionnels d'ALTRO (...) ont décidé d'apporter une contribution (...) pour soutenir le Poitiers-Limoges en tant que maillon de la transversalité. » **(Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06).**

M. THILLET, Président de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées

❖ Lors du débat public à Châteauroux, 1 500 personnes se sont mobilisées pour combattre ce funeste projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges (...). Notre association est convaincue de la pertinence de relier Limoges à Paris en deux heures, mais pas par Poitiers. (...) Le projet TGV Capitole permettra de relier deux capitales régionales, Orléans et Limoges. Il reliera également la région Bourgogne au sud-ouest de la France et facilitera également l'accès à la région Bretagne. (...) Avec le TGV Capitole, les villes d'Aurillac et Rodez se verraient désenclavées, ainsi que la Creuse à travers La Souterraine. (...) Plus de trois millions d'habitants seraient bénéficiaires d'un temps de parcours amélioré de 30 minutes à une heure et nous aurions enfin un véritable aménagement du territoire. Rappelons les villes desservies : Orléans, Vierzon, Bourges, Montluçon, Châteauroux, La Souterraine, Limoges, Brive, Périgueux, Cahors, Aurillac, Rodez. » **(Réunion de clôture de Limoges, 13/12/06)**



M^{me} CHANIAL, Les Amis de la Terre Poitou

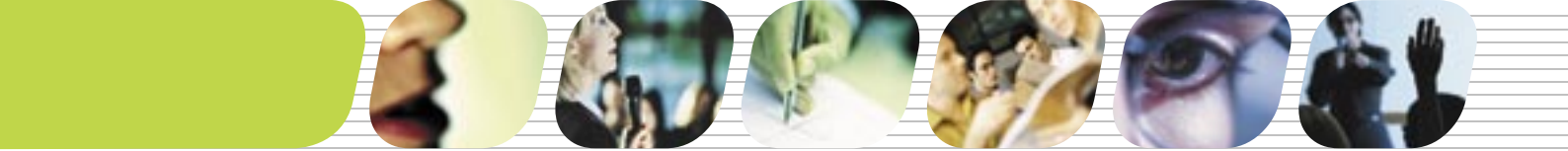
❖ *Je pense qu'il serait plus facile de contenter tout le monde si l'on ne voulait pas courir derrière une exigence prétendument toujours croissante de vitesse (...). Il faut pouvoir voyager par le train, et c'est possible pour tout le monde à un prix raisonnable, mais pas si on s'acharne à vouloir tout mettre à 300 km/h (...). Nous sommes pour une liaison Paris-Limoges par le pendulaire et pour une véritable modernisation du Poitiers-Limoges et du Poitiers-Nantes ».*
(Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).

Limousin Nature Environnement

❖ *Limousin Nature Environnement demande à Réseau ferré de France, en concertation avec l'État et les régions, de mener les études nécessaires à l'amélioration du réseau ferré existant, en gain de temps, fréquence et qualité du transport voyageurs et à une réelle prise en compte du transport marchandises et du ferroutage, prioritairement sur les axes Espagne-Toulouse-Paris et est-Atlantique, en doublant la voie si nécessaire, puis pour toutes les liaisons dites secondaires en Limousin et en interaction avec les régions voisines. »* **(Contribution écrite du 20/11/06).**

M. JOLLIVET, association Vienne Nature

❖ *Deux documents fondamentaux qui auraient permis d'avancer sont toujours absents. Ils correspondent à deux options. Première option : jusqu'en 2003, le projet POLT pendulaire a été considéré comme viable, comme économiquement rentable et comme technologiquement au point. Deuxième option : c'est une véritable rénovation de la ligne actuelle. Il y a unanimité sur la nécessité de désenclaver le Limousin, sur la nécessité de rapprocher Poitiers de Limoges (...). Tout cela ne veut pas dire que nous sommes pour la technologie du TGV. L'électrification de la ligne actuelle, des tronçons à deux voies, c'est possible, cela permet de rouler à plus de 200 km/h (...). Sur le plan écologique, c'est la seule défendable. Toute nouvelle ligne entraînera un morcellement des territoires, des écosystèmes, des effets barrière absolument désastreux ».* **(Réunion de clôture de Poitiers, 12/12/06).**





Annexes

ANNEXE 1 - page 84

La décision de la CNDP sur l'organisation du débat

ANNEXE 2 - page 86

Les entretiens de la Commission

ANNEXE 3 - page 89

Les contributions

ANNEXE 4 - page 107

Les articles de presse

ANNEXE 5 - page 120

Les demandes d'études reçues par la CPDP

ANNEXE 6 - page 126

Étude complémentaire sur le projet de LGV proposée
par l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées



ANNEXE 1



La décision de la CNDP sur l'organisation du débat

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

07/12/2005

COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT 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,

À 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 (page 57) des indications précises sur le financement de l'ouvrage et le calendrier de sa réalisation.

Le Président

Yves MANSILLON

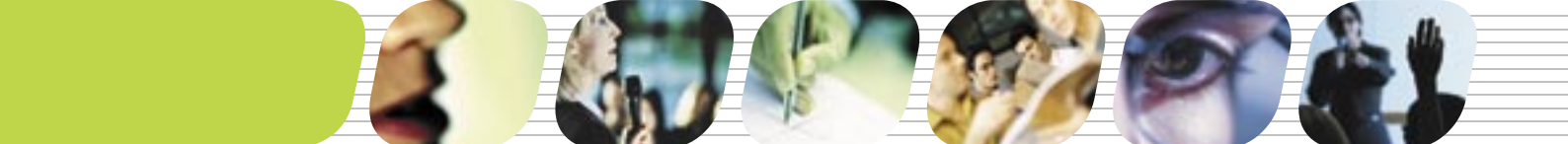
ANNEXE 2

LES ENTRETIENS DE LA COMMISSION

(Par ordre chronologique)

DATE	STRUCTURE	CONTACT	SUIVI PAR
11 janvier	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	M ^{me} Larivaille
16 janvier	Préfecture de 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	M ^{me} Larivaille
30 janvier	Conseil régional du Limousin	M. Jean-Paul Denanot, Président M. Jacques Gangler, Infrastructures et transports	M ^{me} Larivaille
1 ^{er} février	Mairie de Poitiers	M. Jacques Santrot, Maire	M ^{me} Larivaille
7 février	Mairie de Limoges	M. Alain Rodet, Député-maire	M ^{me} Larivaille
8 février	Réseau ferré de France	M. Michel Boyon, Président	M ^{me} Larivaille
7 mars	Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées	M. Jean-Yves Hugon, Député de l'Indre M. Didier Thillet, Président de l'association M ^{me} Anne Trespeuch, Vice-présidente	M ^{me} Larivaille
28 mars	CCI de la Haute-Vienne	M. Jean-Pierre Limousin, Président M. Bruno Vétillart, Secrétaire général M. Patrick Villesot, Vice-président	M ^{me} Larivaille
28 mars	CESR du Limousin	M. Michel Delagrandanne, Président	M ^{me} Larivaille
3 avril	SNCF Limousin	M. Pierre Meyer, Directeur régional M ^{me} Guylaine Fruchon, Direction du développement	M ^{me} Larivaille
10 avril	CESR Poitou-Charentes	M. Jean-Claude Delaune, Vice-président en charge des infrastructures M. Étienne Lamarche, Chargé de mission	M ^{me} Larivaille
10 avril	CCI de la Vienne	M. Alain Debuschère, Président	M ^{me} Larivaille
19 avril	Chambre des métiers du Limousin	M. Jean-Claude Pierre, Président	M ^{me} Fourier
27 avril	CCI de l'Indre	M ^{me} Paulette Picard, Présidente	M ^{me} 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	M ^{me} Larivaille
2 mai	SNCF	M. Michel Lebœuf, Directeur du développement	M ^{me} Larivaille
3 mai	Préfecture de la Corrèze	M. Philippe Galli, Préfet de la Corrèze M. Gérard Vendé, Directeur Départemental de l'Équipement de la Corrèze	M ^{me} Larivaille
4 mai	Conseil général de la Creuse	M. Jean-Jacques Lozach, Président	M ^{me} Larivaille

DATE	STRUCTURE	CONTACT	SUIVI PAR
10 mai	Conseil général de la Corrèze	M. Jean-Pierre Dupont, Président	M ^{me} 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-Condat, 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. Saumt, Responsable des sites et paysages	M. Pointud M. Périgord
30 mai	Chambre d'agriculture de la Vienne	M. Jean-Luc Mathieu, Président	M. Pointud M. Périgord
31 mai	CRCI Centre	M. Pierre Ferrand, Président	M ^{me} Larivaille
6 juin	Préfecture de la Creuse	M. Philippe Chervet, Préfet	M ^{me} Larivaille
8 juin	Conseil régional Centre	M. Michel Sapin, Président	M ^{me} Larivaille
9 juin	CESR Centre	M. Xavier Beulin, Président M. Armand Villa, Vice-président	M ^{me} Larivaille
16 juin	CCI de Brive-la-Gaillarde	M. Jean-Louis Nesti, Président	M ^{me} Larivaille
20 juin	Préfecture de Poitou-Charentes et de la Vienne	M. Bernard Niquet, Préfet de la région Poitou-Charentes, Préfet de la Vienne	M ^{me} Larivaille
26 juin	Réunion d'acteurs	41 personnes	CPDP
16 août	DRE Limousin	M. Alain Bourion, Directeur régional	M ^{me} Larivaille
22 août	CCI de Guéret	M. Jean-Yves Martin, Président	M ^{me} Larivaille
23 août	DRE Poitou-Charentes	M. Jean-Claude Ruyschaert, Directeur régional	M ^{me} Larivaille
25 août	Préfecture du Limousin	M. Dominique Bur, Préfet de la région Limousin, Préfet de la Haute-Vienne	M ^{me} Larivaille
4 septembre	Conseil général de la Haute-Vienne	M ^{me} Marie-Françoise Pérol-Dumont, Présidente	M ^{me} Larivaille
11 septembre	Mairie de Guéret	M. Michel Vergnier, Député-maire	M ^{me} Larivaille
13 septembre	Préfecture de la Charente	M. Michel Bilaud, Préfet	M ^{me} Larivaille
15 septembre	CODEGASS	M. Bernard Giraud, Président	M ^{me} Larivaille
20 septembre	Mairie de La Souterraine	M. Yves Furet, Maire	M ^{me} Larivaille
4 octobre	Vienne Nature et les Amis de la Terre Poitou	M. Philippe Colas, Président de Vienne Nature M. Jean-Louis Jollivet, Vienne Nature M ^{me} Françoise Chaniau, les Amis de la Terre Poitou	M ^{me} Larivaille



DATE	STRUCTURE	CONTACT	SUIVI PAR
5 octobre	Association Axe Nantes-Méditerranée	M. Pierre Baudriller, Président	M ^{me} Larivaille
19 octobre	DIREN Limousin	M. Denis Clément, Directeur régional	M ^{me} Larivaille
3 novembre	Mairie de Châteauroux	M. Jean-François Mayet, Maire	M ^{me} Larivaille
6 novembre	Préfecture de Dordogne	M. Raphaël Bartolt, Préfet	M ^{me} Larivaille
15 novembre	Mairie de Cahors	M. Marc Lecuru, Maire M. Gilbert, Adjoint au maire	M ^{me} Larivaille
16 novembre	Mairie de Bellac	M. Jean-Claude Nénert, 1 ^{er} adjoint au maire de Bellac	M. Andrault
16 novembre	Mairie de Confolens	M. Hervé Devillemandy, Maire	M. Andrault
16 novembre	Sous-préfecture de Confolens	M ^{me} Christine Mège, Sous-préfète	M. Andrault
16 novembre	Mairie de Montmorillon	M. Guillaume De Russé, Maire M. Frédéric Castilloux, Chef de cabinet	M. Andrault
16 novembre	Sous-préfecture de Montmorillon	M. Laurent Olivier, Sous-préfet	M. Andrault
23 novembre	Préfecture du Lot	M. Georges Geoffret, Préfet	M ^{me} Larivaille
30 novembre	Conseil régional Limousin	M. André Pamboutzoglou, Vice-président	M ^{me} Larivaille
7 décembre	CCI de Limoges et de la Haute-Vienne	M. Jean-Pierre Limousin, Président	M ^{me} Larivaille

ANNEXE 3

LES CONTRIBUTIONS

PARTICULIERS

NOM	NOMBRE	VILLE - DÉPARTEMENT
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	
Christian Challet	1	Le Poinçonnet – Indre
René Clavaud	1	
Bernard Combeau	1	Rochechouart – Haute-Vienne
Benoît Cottenceau	1	
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-Chézeaux – Haute-Vienne
Michel Duris	1	Cluis – Indre
Stéphane Etaix	2	Paris – 17 ^e arrondissement
Pierre Faure	1	Panazol – Haute-Vienne
Jean-Maurice Fayemendi	1	
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



NOM	NOMBRE	VILLE - DÉPARTEMENT
Jacques Hertens	1	Lingé - Indre
Claude Husson	1	Limoges - Haute-Vienne
Olivier Jacquinet	1	Saint-Sulpice-le-Guérétois - Creuse
Didier Jollivet	1	Guéret - Creuse
Pierre Kolher	1	Limoges - Haute-Vienne
Aurélien Labergère	1	
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 ^e 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
Étienne 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

NOM	NOMBRE	VILLE - DÉPARTEMENT
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	

ÉLUS, COLLECTIVITÉS, SERVICES DE L'ÉTAT ET AUTRES STRUCTURES PUBLIQUES

NOM	NOMBRE
Ville et Communauté d'agglomération de Brive (CAB)	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
Directions Régionales de l'Environnement (DIREN) Limousin et Poitou-Charentes	1
Direction Régionale de l'Équipement 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'Études 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

NOM	NOMBRE
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
Élus UMP de la Haute-Vienne	1
Élus Verts de la ville de Poitiers et de 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	12

ENTREPRISES ET ORGANISMES SOCIOPROFESSIONNELS

NOM	NOMBRE
Chambre d'agriculture de la Corrèze	1
CCI de Clermont-Ferrand 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

NOM	NOMBRE
Associations les Amis de la Terre Poitou et Limousin	1
Association Axe Nantes-Méditerranée	2
Association de désenclavement du nord de la 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 – Fédération départementale des chasseurs de la Haute-Vienne	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'Études 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-Guéretois	
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 Chézelles
Conseil municipal de Chitray
Conseil municipal de Chouday
Conseil municipal de Ciron
Conseil municipal de Cléré-du-Bois
Conseil municipal de Clion-sur-Indre
Conseil municipal de Coings
Conseil municipal de Concremiers
Conseil municipal de Crevant
Conseil municipal de Cuzion
Conseil municipal de Diou
Conseil municipal de Douadic
Conseil municipal de Dun-le-Poëlier
Conseil municipal d'Écueillé
Conseil municipal d'Étrechet
Conseil Municipal de Faverolles
Conseil Municipal de Feusines
Conseil Municipal de Fontenay
Conseil Municipal de Fontgombault
Conseil municipal de Fontguenand
Conseil municipal de Fougerolles
Conseil municipal de Francillon
Conseil municipal de Géhée
Conseil municipal de Gournay
Conseil municipal d'Ingrandes
Conseil municipal de La Motte-Feuilly
Conseil municipal de Langé
Conseil municipal de La Vernelle
Conseil municipal du Tranger
Conseil municipal du Menoux

Conseil municipal de Levroux
Conseil municipal de Lignac
Conseil municipal de Liniez
Conseil municipal de Lingé
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 Ménéton-sur-Nahon
Conseil municipal de Méobecq
Conseil municipal de Merigny
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 Montlevicq
Conseil municipal de Mosnay
Conseil municipal de Mouhers
Conseil municipal de Murs
Conseil municipal de Neret
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 Perassay
Conseil municipal de Pommiers

Conseil municipal du 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-du-Jambot
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-de-Lamps
Conseil municipal de Saint-Maur
Conseil municipal de Saint-Michel-en-Brenne
Conseil municipal de Saint-Pierre-de-Lamps
Conseil municipal de Sainte-Cécile
Conseil municipal de Sainte-Gemme
Conseil municipal de Sainte-Lizaigne
Conseil municipal de Sassièrges-Saint-Germain
Conseil municipal de Sazeray
Conseil municipal Selles-sur-Nahon
Conseil municipal de Sembleçay
Conseil municipal de Sougé
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	162

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'établissement 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-Châtenet
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-Gouzon
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'Évaux-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 Gouzon
Conseil municipal du Grand-Bourg
Conseil municipal d'Issoudun-Létrieux
Conseil municipal de Janailat
Conseil municipal de Ladapeyre
Conseil municipal de Lavauf Franche
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-Éloi
Conseil municipal de Saint-Étienne-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	132

— 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-Arnon	
Conseil municipal de Sainte-Sévère-sur-Indre	
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

NOMS	NOMBRE	DÉPARTEMENT
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	

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 01/09/2006

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 septembre) 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 tous poils... 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 participerai plus du tout à ce débat lors des réunions dites publiques que je qualifierais de stériles. 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. >>

Contribution **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 novembre à Châteauroux, les représentants du RFF se sont bornés à convaincre du bien-fondé du projet présenté et à repousser toutes les 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-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. >>

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). >>

■ ENSEMBLE DU PROJET

Contribution de **Stéphane ETAIX**, reçue le 04/09/2006

☞ 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 3^e âge.
- Équiper une rame TGV avec l'ERMTS coûte 10% de son prix d'achat actuel.
- Il délaïsse 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 SEA et de la LGV Bordeaux-Toulouse (réalité découverte par Louis Gallois 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 2h35 min (...). La desserte de Rodez et de Périgueux serait maintenue. >>

Contribution de **Serge ROMECH**, reçue le 11/09/2006

☞ 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 04/09/2006

☞ Je m'étonne que parmi l'offre TGV envisagée, aucune desserte de l'agglomération de Tours ne soit prévue. Parmi la dizaine de TGV quotidiens reliant Paris à Limoges, j'ose espérer que l'on en trouvera un ou deux qui permettront de communiquer avec Tours/Saint-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 Saint-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 13/09/2006

☞ 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 l'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 14/09/2006

☞ 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 15/09/2006

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

Contribution d'**Hélène BEHRA**, reçue le 22/09/2006

☞ 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 25/09/2006

☞ 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 26/09/2006

☞ 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 **Gilberte 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 THIBault**, 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 **Jean 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 l'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 18/12/2006

❖ 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 deux heures. >>

Contribution de **Georges PEROL**, reçue le 18/12/2006

❖ 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 du 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 millions 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 de **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 3^e 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 20 km/h de la vitesse sur une 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 FERRÉES) avaient conclu dans le même temps que de tels trains pendulaires permettraient de rallier Cahors à Paris en un peu plus de quatre heures. Chose infaisable sur le POLT, mais chose faisable sur le réseau breton. »

Contribution de **Monsieur 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 de **Éric 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 souhaiteraient 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 !!! »

Contribution de **Michel GERMOND**, reçue le 11/12/2006

« 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'**Élise PATRIARCHE**, reçue le 14/12/2006

✦ 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 18/12/2006

✦ 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 18/12/2006

✦ 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

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

✦ La dévalorisation économique des biens fonciers est sensible dès maintenant. Le seul fait de se trouver dans l'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 l'un des faisceaux envisagés si les 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 un 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 Der LEEUWEN**, reçue le 09/09/2006

✦ 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 25/09/2006

✦ La réalisation d'un tel projet ne ferait qu'ajouter à l'instabilité professionnelle. En rendant possible – aux seuls Limougeaux 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

✦ À 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 l'on se déplace aux réunions publiques il semble apparaître que les élus plus « ruraux » soient 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 semble contenue 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 Vitesse. >>

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 (une seule voie, pas de possibilité de faire circuler des marchandises dessus, alors qu'une orientation vers le feroutage serait la bienvenue dans le cadre du développement durable). >>

MISE EN COHÉRENCE DES PROJETS

Contribution de **Serge MARCHE**, reçue le 01/09/2006

La ligne actuelle entre Poitiers et Limoges dans sa forme actuelle a vécu. Il faudrait que cette ligne soit refaite complètement, de bout en bout. 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 19/10/2006

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 18/12/2006

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

COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET

Contribution de **Philippe NAULEAU**, reçue le 01/09/2006

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'État. >>



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

✦ Je conteste certains chiffres énoncés par RFF : la ligne est censée avoir l'un des ratio du coût sur le temps gagné 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'Écho 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'Écho 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'Écho 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 du Centre	« 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)
	L'Écho 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 du Centre	« 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 du Centre (23)	« Mensonge et mauvaise foi : voie sans issue pour le TGV ? »
13 octobre 2006	La Montagne et Le Populaire du Centre	« 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 2006	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 veulent leur 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'Écho 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'Écho 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 Vienne sud)	« Les Amis de la Terre et la liaison Poitiers-Limoges » (position 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 2006	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'Écho de la Haute-Vienne	« TGV Poitiers-Limoges : Assemblée générale de l'association de promotion »
25 novembre 2006	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)
1^{er} 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'Écho 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 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, 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	« 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	« 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 État-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	<i>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)</i>
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
19 septembre 2006	France 3 Limousin Poitou-Charentes	Script du reportage
22 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 Île-de-France Centre	Script des reportages
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 RFF 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 2006	L'Express	« Un TGV décentralisateur » (projet ALTRO)
20 décembre 2006	L'Humanité	« À travers les régions : Limousin » (brèves sur l'actualité des régions)

PRESSE SPÉCIALISÉE

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 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'ÉTUDES 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



TGV Berry-Limousin- Pyrénées

Châteauroux le 13 Novembre 2006

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

10, rue Paul Louis Courier - 36000 CHATEAUROUX - Tel : 02 54 34 60 36
COLOGNE AMSTERDAM BRUXELLES PARIS CHATEAUROUX LIMOGES BRIVE TOULOUSE BARCELONE

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-ippoitierslimoges.org/) 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 tronç commun de Paris à Vierzon et deux branches, une vers Limoges et une autre vers Bourges, Montluçon et Clermont-Ferrand. Du fait d'un tronç 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



Jean-Yves HUGON
Député de l'Indre

CHATEAUROUX le 1^{er} Décembre 2006

Madame la Présidente,

Dans le cadre de la consultation publique à propos du projet de TGV POITIERS-LIMOGES, j'ai l'honneur de vous confirmer ma demande exprimée officiellement le 13 novembre 2006 à CHATEAUROUX, concernant la mise à l'étude d'un projet alternatif TGV, dit « TGV Capitole », destiné à relier LIMOGES à PARIS, mais passant par CHATEAUROUX et qui desservirait alors le nord de la Région LIMOUSIN et l'ensemble de la Région CENTRE, aujourd'hui exclue du projet LIMOGES-POITIERS.

Comme je l'ai clairement exprimé le 13 novembre 2006, devant près de 1500 personnes, je souhaite que RFF engage dès maintenant une véritable étude d'opportunité entre les deux projets afin que les populations concernées soient réellement en situation de comparer l'intérêt de l'un et de l'autre et que la logique d'aménagement du territoire qui voudrait qu'une ligne nouvelle TGV emprunte le tracé historique PARIS-TOULOUSE, par CHATEAUROUX et LIMOGES, ne soit pas écartée. Il importe, à ce titre, que des investigations plus approfondies soient conduites par RFF pour disposer d'une estimation plus fiable du trafic voyageurs, tant sur le projet actuel que sur le projet « TGV Capitole ».

Cette étude d'opportunité est d'autant plus nécessaire et indispensable qu'elle permettra de dissiper le malaise exprimé le 13 novembre par de nombreux intervenants et participants à la réunion de CHATEAUROUX. Beaucoup parmi ceux-ci ont le sentiment que « les jeux sont déjà faits » et que RFF ne changera rien au projet qu'il a mis au point.

Je ne doute pas que la Commission Particulière du Débat Public aura à cœur de veiller à ce que le Maître d'ouvrage apporte au public toute l'information nécessaire sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques d'un tel équipement. S'il n'en était pas ainsi, la crédibilité de la procédure du débat public en serait gravement atteinte.

Je vous remercie de l'intérêt que vous réserverez à ma lettre et de la suite que vous voudrez bien lui donner.

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

Bien cordialement

Jean-Yves HUGON

Madame Pierrette LARIVAILLE
Présidente de la CPDP
31 place de la République
87 000 LIMOGES



Secrétariat Parlementaire : 14, Place Saint-Cyr (ascenseur de droite - 1^{er} étage) - 36000 CHATEAUROUX

■ 02.54.08.08.10 - ☎ 02.54.08.08.26 - E. mail : hugonjy@wanadoo.fr

Journal permanent d'information et d'échange : <http://www.jyhugon.fr>



ANNEXE 6

⌘ ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE SUR LE PROJET DE LGV PROPOSÉE PAR L'ASSOCIATION TGV BERRY-LIMOUSIN-PYRÉNÉES



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

10, rue Paul Louis Courier - 36000 CHATEAUROUX - Tel : 02 54 34 60 36
COLOGNE AMSTERDAM BRUXELLES PARIS CHATEAUROUX LIMOGES BRIVE TOULOUSE BARCELONE



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.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

NOTE D'ANALYSE (DÉCEMBRE 2006) : « LES CONDITIONS DE RÉALISATION D'UNE LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS-ORLEANS-CHATEAUROUX-LIMOGES »

SOMMAIRE

- AVERTISSEMENT
- LES PRINCIPAUX RÉSULTATS
- ANALYSE SOMMAIRE DU « TGV CAPITOLE », PROJET PRÉSENTÉ PAR L'ASSOCIATION TGV BERRY-LIMOUSIN-PYRÉNÉES
- POTENTIEL DE TRAFIC D'UN PROJET DE LGV SUIVANT UN AXE NORD/SUD : ANALYSE COMPARÉE LGV POITIERS-LIMOGES ET « TGV CAPITOLE » - POPULATION CONCERNÉE ET GAINS DE TEMPS
- NOTE SUR LE POTENTIEL DE TRAFIC D'UN PROJET DE LGV SUIVANT UN AXE NORD/SUD

■ 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. À ce titre, RFF présente ce projet au débat public qui se déroule du 1^{er} 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. À 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 initiale¹, 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.

■ 1 : Sauf la troisième note qui, à la demande de la CPDP, a donné lieu à des précisions.



LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

- 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 1 h 30 (sans arrêt).
- La première phase de cette LGV, entre Paris et Châteauroux, est estimée à environ 2,2 à 2,4 milliards d'euros², pour permettre un trajet Paris-Limoges en deux 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.

ANALYSE SOMMAIRE DU « TGV CAPITOLE », PROJET PRÉSENTÉ PAR L'ASSOCIATION TGV BERRY-LIMOUSIN-PYRÉNÉES


Note remise à la CPDP 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 retours 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.

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

■ CARACTÉRISTIQUES DU PROJET PROPOSÉ 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 kilomètres sur la 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 une heure pour un TGV direct sans arrêt. La première phase se traduirait par un temps de parcours entre Paris et Limoges en deux heures. La deuxième phase ferait gagner une demi-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 kilomètres de Paris) et se raccordant sur la ligne existante aux alentours de Châteauroux.

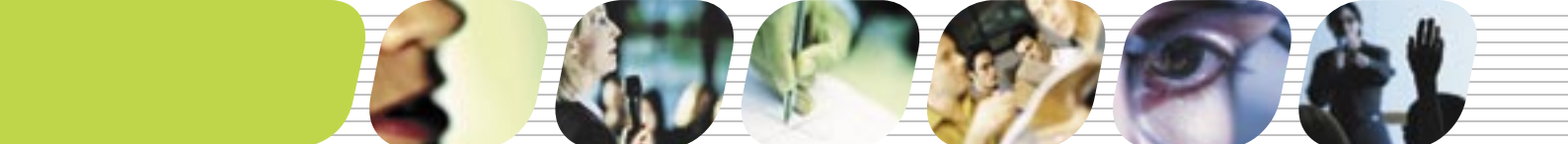
Après un raccordement à créer à hauteur de Beauvilliers (à 220 km/h, la LN2 étant parcourue à 300 km/h), la ligne nouvelle traverserait la Beauce jusqu'à Orléans. Le tracé sur cette portion franchirait successivement la RD927 et la RN157, pour s'infléchir vers l'est en parallèle à l'autoroute A10.

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

Dans cette zone, le tracé franchirait une succession d'infrastructures sur environ 15 kilomètres, 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 Saint-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 kilomètres, 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 kilomètres 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 bus³.

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 à 50 kilomètres.

À 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.

❑ PHASE 2 :

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

À 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 kilomètres sur la ligne ferroviaire existante, ce qui induit une ligne nouvelle plus directe d'environ 130 kilomètres. À 90 kilomètres 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.

❑ 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 kilomètres à 170 kilomètres 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 une heure actuellement. Avec une ligne nouvelle d'environ 130 kilomètres 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 1 h 25 à 1 h 30 pourrait être envisagé entre Paris et Limoges, pour un TGV direct sans arrêt.

³ : 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 trajet pour le voyageur.

ESTIMATIONS DES COÛTS

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.

À 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 kilomètres. 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-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 kilomètres de ligne nouvelle, on peut envisager une portion à une voie, par exemple entre Orléans et Vierzon sur la partie de 60 kilomètres. On peut estimer ainsi la ligne nouvelle (LN) :

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

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

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 millions d'euros.



❖ AU SUD DE CHÂTEAURoux

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

- 100 km de LN à deux voies : de 15 millions d'euros à 16 millions d'euros/km : 1,5 milliard d'euros et si portion de 70 km à une voie : 1,35 milliard d'euros
- 30 kilomètres avec ouvrages conséquents et tunnels (franchissement des monts d'Ambazac) : 30 millions d'euros/km à 40 millions d'euros/km : 1 milliard d'euros

soit un montant total de l'ordre de 2,35 à 2,5 milliards d'euros.

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 une 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 deux heures.

📊 POTENTIEL DE TRAFIC D'UN PROJET DE LGV SUIVANT UN AXE NORD/SUD : ANALYSE COMPARÉE LGV POITIERS LIMOGES ET « TGV CAPITOLE » - POPULATION CONCERNÉE 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 À CONSIDÉRER

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 Capitole » d'autre part.

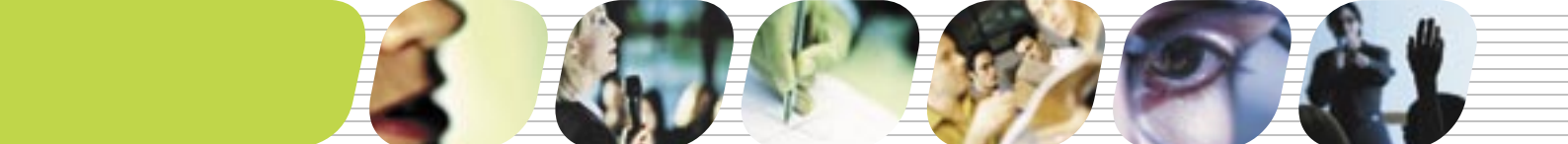
POPULATION DESSERVIE PAR UNE LGV POITIERS-LIMOGES ET PAR UNE LGV SUIVANT UN AXE NORD/SUD

	POPULATION DES AIRES URBAINES EN 1999		CROISSANCE ANNUELLE ENTRE 1990 ET 1999
	LGV POITIERS-LIMOGES	TGV CAPITOLE	
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 Capitole est d'environ 510 000 habitants supplémentaires, soit environ + 68 %. Cependant, comme expliqué précédemment, il serait faux de considérer que le TGV Capitole génèrerait 68 % de trafic supplémentaire à la LGV Poitiers-Limoges.

Plusieurs autres éléments doivent être considérés :

- La relation Orléans-Île-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 Capitole, 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 la ville 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.

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

PRINCIPES DE BASE À CONSIDÉRER

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.

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'APS⁴ 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.

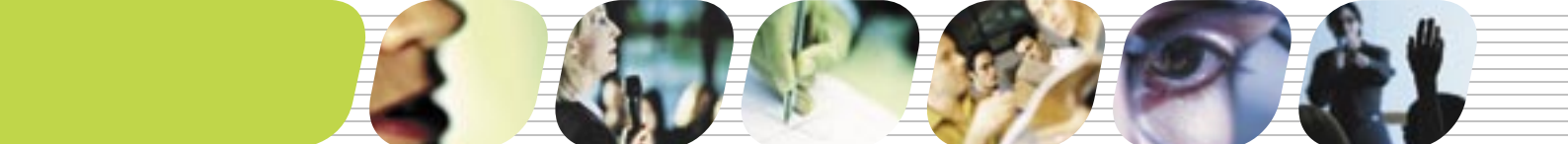
L'exploitation de l'enquête sur les relations Paris-Angers et Paris-Le Mans qui sont déjà reliées par TGV montrent qu'environ 85 % des voyageurs vont ou viennent en voiture particulière à partir d'un point situé à l'intérieur du pôle urbain soit à 10 minutes de la gare.

95 % des voyageurs vont ou viennent d'un point situé à moins de 20 minutes de la gare et seuls 5 % viennent d'un point entre 20 minutes et 45 minutes. Au-delà de 45 minutes, 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-sur-Creuse, qui sont à 15 à 17 minutes environ de Châteauroux en TER, sont l'aire d'influence de la gare actuelle de Châteauroux. Buzançais, à 25 minutes 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 et Le Blanc, à plus de 40 minutes 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 Capitoile ne devrait pas la modifier significativement.

PREMIERE ESTIMATION DU TRAFIC ET DE LA RENTABILITE SOCIO-ÉCONOMIQUE 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 Capitoile, les prix des billets voyageurs, on peut estimer, en première analyse, les niveaux de trafic attendus sur le projet LGV Capitoile.

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,
- 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 « classique » 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 Capitoile, les dessertes à grande vitesse permettront un temps de parcours moyen de 2 h 10 entre Paris et Limoges soit 10 minutes 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 Capitoile que sur le projet de LGV Poitiers-Limoges.

Sur la relation Orléans-Paris, le gain de temps serait de 15 minutes 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 Capitoile sur Vierzon-Romorantin et Châteauroux, on peut faire les observations suivantes :

- Châteauroux : le trafic actuel Châteauroux-Paris est de 340 000 voyageurs par an deux sens confondus. Avec 7 AR/J en TGV et un gain de temps moyen d'environ 45 minutes 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 minutes, 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 CAPITOLE

RELATIONS	TRAFIC ACTUEL	TRAFIC PROJET TGV CAPITOLE	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 ⁽⁵⁾	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	76 600
Total	3 249 600	2 592 000	2 291 400



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

10, rue Paul Louis Courier - 36000 CHATEAUROUX - Tel : 02 54 34 60 36
COLOGNE AMSTERDAM BRUXELLES PARIS CHATEAUROUX LIMOGES BRIEVE TOULOUSE BARCELONE

Documents remis à l'Association le 26 septembre 2006

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 Capitoile » 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. Capitoile ; 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. Capitoile.

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. Capitoile.

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.**

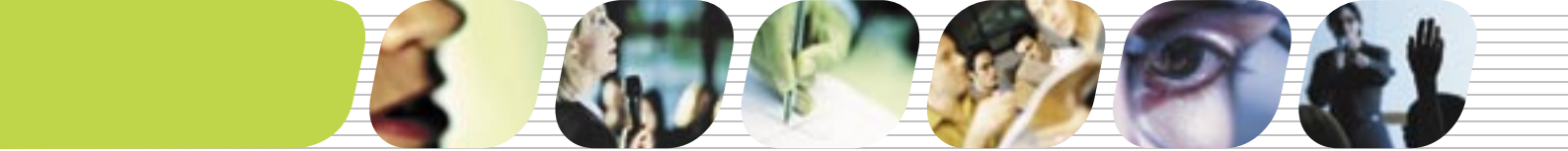
Nous n'acceptons pas cette « hypocrisie » argumentaire.

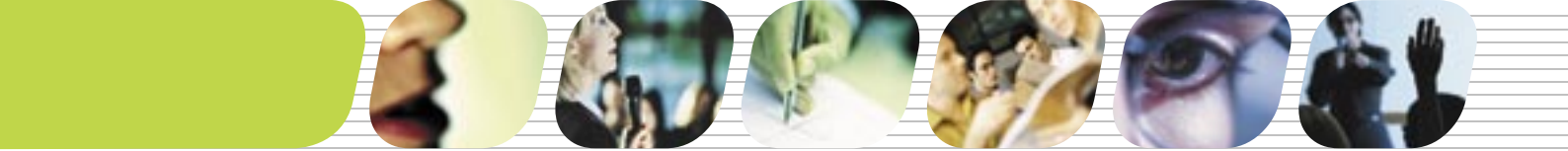
Pour conclure, vous constaterez que nous rejetons en bloc le contenu des documents qui nous ont été remis par R.F.F. en raison du caractère **« volontairement erroné »** de ceux-ci , **afin de ne pas vouloir reconnaître la pertinence du projet « T.G.V. Capitole ».**

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.





Directrice de la publication :

Pierrette Larivaille

Rédaction :

Commission particulière du débat public

Conception, réalisation :

Médiacité

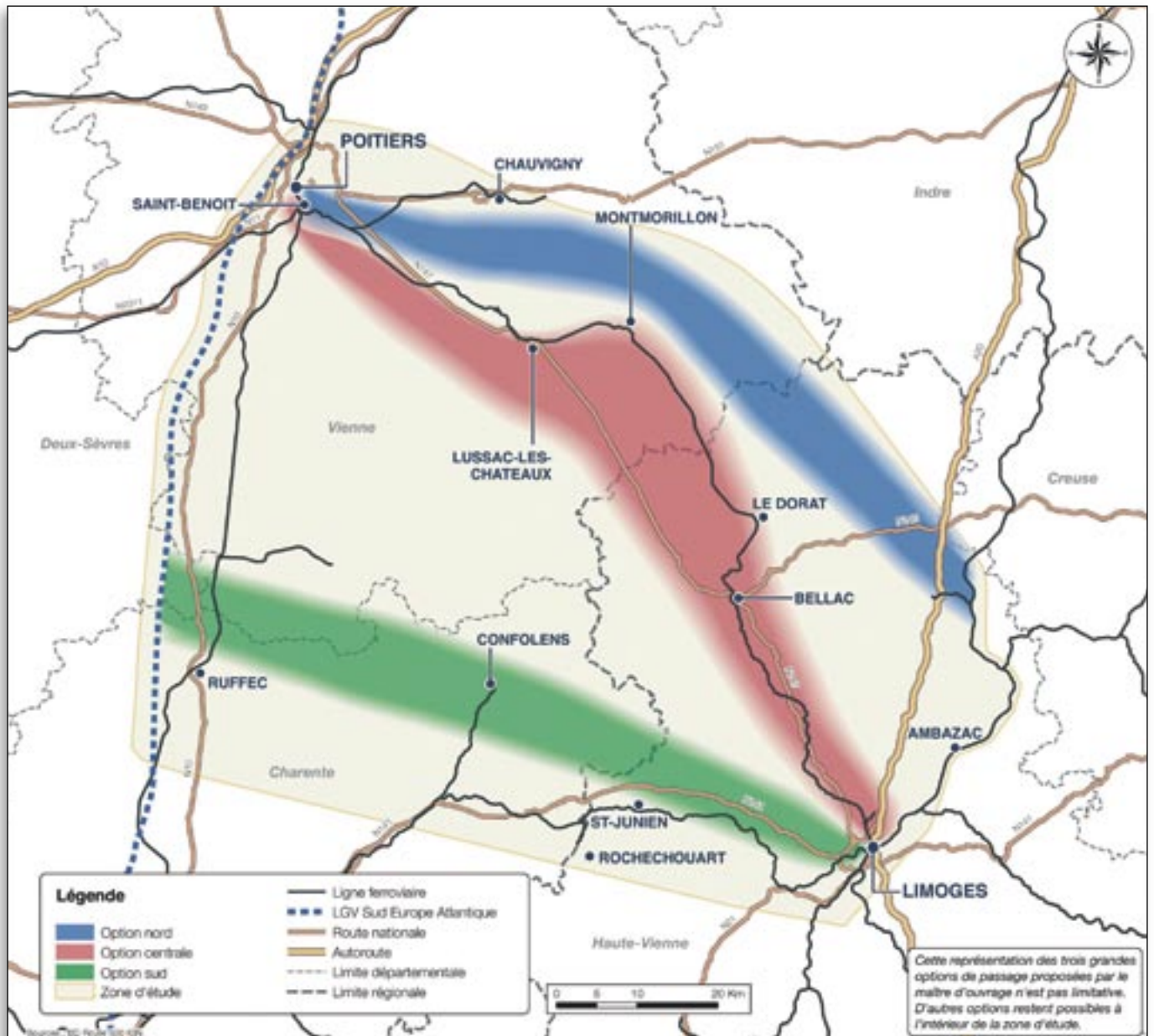
Crédits photos :

Getty, photo Vayne

Crédits cartographiques :

Médiacité (page 15),
Réseau ferré de France (pages 55 et 147)

CARTE DES OPTIONS DE PASSAGE



**Commission particulière du débat public
Projet de Ligne à Grande Vitesse
Poitiers-Limoges**

31, place de la République

87000 Limoges

Tél. : 05 55 34 86 00

Fax : 05 55 34 86 08

contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org

www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org