



# LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

## Réunion publique

### Bellac, le 29 juin 2009

Compte-rendu de la réunion

## LES PARTICIPANTS A LA TRIBUNE

---

Sous-préfecture de Bellac

Henri JEAN, Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Vienne

Réseau Ferré de France

Richard ROUSSEAU

Jean-Marc POUZOLS

Christophe HUGOT

Nombre de participants : environ 250 personnes.

Durée de la réunion : 3h45

## LES ECHANGES

---

Début de la réunion à 20h15.

**Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Vienne** ouvre la réunion et remercie les participants de leur présence et, plus particulièrement, les élus des communes concernées, du Conseil Général et de la Région. Il précise que cette réunion publique est importante, afin de présenter un point d'avancement des études réalisées lors de l'étape 1 du projet. Les autres étapes vont s'organiser progressivement. A ce stade, il est proposé aux populations de s'exprimer et de donner leurs avis sur les Zones de Passage Préférentielles. Il invite donc les participants à s'exprimer de manière républicaine sur les résultats d'études.

### **Présentation par Jean-Marc POUZOLS, chef de mission de la LGV Poitiers-Limoges**

*cf. diaporama annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- Les objectifs de la réunion sont de présenter le projet, les zones de passage et, surtout, de répondre aux questions et aux principales interrogations.
- La réunion se déroulera en deux temps de présentation dans lesquels une large place sera laissée aux échanges. Dans un premier temps, les objectifs du projet, ses caractéristiques techniques ainsi que les grandes étapes seront présentées. Dans un second temps, nous reviendrons sur les Zones de Passage Préférentielles issues des études réalisées.
- Les débats et les échanges sont enregistrés afin de faire un verbatim le plus exhaustif possible. Il sera également mis à disposition des participants.
- Michel PERIGORD, professeur à l'université de Poitiers, a été nommé garant de la concertation. Il va présenter sa mission.

**Michel PERIGORD, garant de la concertation** précise que son rôle est de veiller à la communication et à la participation du public sur le projet de LGV Poitiers-Limoges. Le garant représente la Commission Nationale du

Débat Public. Divers documents d'information sur le projet, réalisés en 2006 lors du débat public, sont encore disponibles sur le site de la CNDP et peuvent être téléchargés<sup>1</sup>. Le garant accompagne le maître d'ouvrage mais n'émet pas d'avis sur le fond du projet. Il intervient essentiellement sur la forme et facilite les échanges entre le public et RFF. Il veille à l'équilibre des débats, est le garant de la transparence et de la charte de concertation. Il peut rencontrer, à leur demande, des associations ou tout autre acteur qui en ferait la demande. Il peut également faire intervenir un expert pour approfondir tel ou tel autre sujet. A l'issue de chaque étape, il dresse un bilan, rendu public, de son action. Le bilan de l'étape 1 sera disponible cet été. Le garant s'assure de la prise en compte par RFF des remarques faites par le public et des réponses apportées. A ce jour, trois lettres de particuliers, 2 dossiers d'associations et 23 mails ont été envoyés au garant.

### **Présentation par Jean-Marc POUZOLS, chef de mission de la LGV Poitiers-Limoges**

*cf. diaporama annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

- Réseau ferré de France est gestionnaire du réseau ferré national depuis 1997 et a en charge le développement du réseau. L'établissement est responsable de l'allocation des sillons : il les met à disposition pour les transporteurs et leur fait payer, en contrepartie, des péages.
- Le projet de la LGV Poitiers-Limoges a été reconnu comme la meilleure solution permettant de répondre aux objectifs de déplacement des élus du Limousin. Ce projet facilitera les déplacements depuis les régions Limousin et Poitou-Charentes, afin de maintenir voir de développer l'attractivité des deux régions. La LGV permettra un accès rapide de Limoges vers Paris et vers d'autres villes européennes. Elle place Limoges dans les grands courants d'échanges économiques. Les liens entre Poitiers et Limoges seront également renforcés ainsi que les liaisons vers la façade atlantique, qui constitue un lieu stratégique d'échanges et de partenariats pour les acteurs du Limousin. Dans ce contexte, Poitiers constituera également un nouveau carrefour de la grande vitesse ferroviaire, ce qui représente un atout incontestable de développement.
- Le projet consiste en la réalisation d'une section de ligne nouvelle de 115 km qui permettra de placer Limoges à 1h50 de Paris sans arrêt (2h00 avec arrêt à Poitiers) en profitant de la LGV Sud Europe Atlantique. La section Tours-Bordeaux vient effectivement d'être déclarée d'utilité publique. Cette opportunité permet, en réalisant une section courte (115km), d'être raccroché à l'ensemble du réseau à grande vitesse français et européen.
- Les raccordements à Poitiers et à Limoges se feront sur les lignes existantes. Ce système permettra de desservir les gares centrales, afin de créer les meilleures complémentarités avec le TER et de favoriser les correspondances. La LGV n'entraînera donc pas de diminution du nombre de TER. Au contraire, l'amélioration des lignes TER et le cadencement augmenteront la cohérence entre LGV et TER et favoriseront la diffusion de la grande vitesse ferroviaire dans les territoires. Seul moins de 20% des usagers utilisent la ligne existante Poitiers-Limoges de bout à bout. Il n'y a donc pas de concurrence entre ces deux lignes. Une large modernisation de la ligne existante a d'ailleurs été engagée par RFF.
- La LGV Poitiers-Limoges sera exclusivement dédiée aux trafics voyageurs. Il est prévu, à 320 km/h, entre 10 et 12 allers-retours par jour entre Limoges et Paris.
- Une partie de la ligne sera à voie unique, permettant d'optimiser l'investissement tout en répondant au service attendu.
- Le projet se réalise en plusieurs étapes. Un débat public sur l'opportunité du projet a eu lieu en 2006. A la suite du débat, il a été décidé de poursuivre les études sur la base de l'option centrale, l'une des trois

---

<sup>1</sup> [www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org](http://www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org)

options présentées au débat. Les études, qui se déroulent en trois étapes, vont s'affiner jusqu'à l'enquête publique prévue fin 2011. La mise en service de la ligne est attendue à partir de 2017.

- Au cours de l'étape 1, RFF a défini des points durs entre Poitiers et Limoges, sur lesquels il est difficile de passer compte tenu du niveau de sensibilité environnementale. Entre ces points durs, des zones de passage d'un à deux kilomètres de large ont été identifiées, dans lesquels des tracés seront, dans un second temps, étudiés. Des comparaisons, en fonction de critères environnementaux, fonctionnels et en terme de coût ont été effectuées pour retenir des Zones de Passage Préférentielles.
- Réseau ferré de France est donc au stade de la définition de zones de passage préférentielles. La seconde étape, de définition d'un tracé niveau Avant Projet Sommaire, va commencer à partir de juillet 2009. Le tracé APS fera alors l'objet d'une validation ministérielle.
- Les études ont été accompagnées par un dispositif de concertation. 4 ateliers thématiques, regroupant un ensemble d'acteurs (collectivités, associations, services de l'Etat, chambres consulaires, acteurs agricoles, etc.) se sont réunis. Réseau ferré de France a également organisé deux cycles de réunions locales ainsi que des réunions par groupe de communes avec les élus. Parallèlement, des outils de communication ont été mis en place : le journal du projet, les courriers de la LGV n°1 et 2, des fiches thématiques, etc. Le site Internet permet de télécharger l'ensemble de ces outils ainsi que les comptes-rendus des ateliers thématiques et des réunions avec les élus. RFF a rencontré quelques difficultés dans la diffusion des courriers de la LGV et s'excuse dès à présent auprès des habitants. 80 000 exemplaires ont été diffusés même si l'ensemble des habitants n'a pas obtenu ce courrier. Il est disponible ce soir et une diffusion directe est possible si vous communiquez vos coordonnées à RFF.

**Un participant** estime qu'il faut discuter et échanger non pas sur les tracés mais sur l'opportunité même d'un tel projet.

**Un participant** précise qu'il se pose des questions sur le débat public de 2006, dans la mesure où il a observé que pas mal d'acteurs, à l'époque, ont émis de sérieuses objections à ce projet, comme la Fédération Nationale des Usagers de Transport, l'association France Nature Environnement, la Région Centre, la ville de Châteauroux ou encore l'ensemble des professions agricoles. Or RFF semble déclarer qu'il y a eu un consensus pour désenclaver le Limousin en réalisant la LGV Poitiers-Limoges. La pertinence du projet est donc aujourd'hui posée. → *Richard ROUSSEAU précise qu'il suit ce projet depuis 2004 et qu'il a participé à toutes les réunions du débat public. La FNAUT et l'association FNE ont effectivement exprimé leurs désaccords à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges. Cependant, l'unanimité n'existe pas en démocratie. Lors du débat public, toutes les alternatives à la LGV Poitiers-Limoges ont été étudiées. Le projet POLT aurait permis de gagner 14 minutes par un système de pendulation et ne pouvait donc atteindre les objectifs des acteurs du Limousin de réaliser Paris-Limoges en 2h. La réalisation de sections à grande vitesse sur cette ligne POLT a également été étudiée et aurait eu un coût bien plus important (entre 2 et 2,4 Md€).*

**L'association Les Amis de la Terre** estime que RFF n'est pas honnête et que la réalisation d'alternatives à la LGV Poitiers-Limoges n'a jamais été clairement posée. L'association pense que des trains à grande vitesse peuvent être mis en circulation sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. → *Richard ROUSSEAU indique que RFF a étudié comment des performances équivalentes (2 h de temps de parcours entre Limoges et Paris) pouvaient être réalisées avec d'autres lignes, et notamment la ligne POLT. Il faudrait injecter entre 2 et 2,4 Md€. Le Conseil Régional a fait expertiser nos études sur la ligne POLT et a déclaré qu'ils étaient bons. Enfin, la pendulation a été abandonnée (comme sur la ligne Rennes-Brest). Deux cabinets extérieurs se sont prononcés et ont déclaré que la rentabilité n'était pas évidente.*

**Un participant** précise qu'il dispose d'informations que RFF ne délivre pas. A ce titre, Louis GALLOIS a déclaré le 21 juillet 2004 que « les trains pendulaires pourront remplacer les TEOZ dès lors que la ligne POLT sera aménagée ». Or cette ligne a été aménagée et il suffirait maintenant de supprimer 5 passages à niveaux. D'autre part, il y a aujourd'hui un élément nouveau qui n'existait pas pendant le débat public de 2006 : la ligne Paris-Clermont. Michel LÉBOUF, directeur du développement de voyageurs France-Europe de la SNCF a dit qu'en raccordant la ligne POLT sur la future ligne Paris-Clermont, on pourrait mettre Limoges à 2h15 de Paris. L'autre avantage évident, c'est que cela permettra d'irriguer la Creuse. Brice HORTEFEUX pousse pas mal à l'élaboration de cette ligne. Etant donné sa place, on peut se douter que cette ligne se fera un jour. Elle pourrait irriguer l'ensemble du Limousin. Par ailleurs, si la SNCF n'assure pas de train direct entre Limoges et Poitiers, c'est parce que ce type de prestation n'est pas rentable. → *Jean-Marc POUZOLS précise que dans peu de temps une infrastructure très performante va être réalisée entre Paris et Bordeaux. L'objectif de la branche Poitiers-Limoges est de profiter de l'opportunité de cette ligne pour s'inscrire dans les grands flux d'échanges économiques et se rapprocher à la fois de Paris et de l'Espagne au Sud sans réaliser de longs tronçons de lignes nouvelles. Il suffit de 100 km de voies pour se retrouver à 2h de Paris. La ville de Toulouse a également retenu ce principe en s'appuyant sur la LGV Sud Europe Atlantique. Plusieurs solutions alternatives ont été étudiées et notamment sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. En réalité, deux familles de solutions alternatives existent : celles sans investissement lourd, comme par exemple le projet POLT, mais qui permettent un gain de temps minime (14 minutes par rapport au temps actuel) ou encore celles demandant un investissement lourd qui ont un coût largement supérieur (entre 2 et 2,4 Md€) pour des gains de temps légèrement moins performants que ceux de la LGV Poitiers-Limoges (environ 2h05 entre Paris et Limoges). Richard ROUSSEAU précise également que la ligne Paris-Orléans-Clermont est inscrite dans les projets du Grenelle de l'Environnement, mais au delà de 2020. Ce projet pèse 12 Md€ pour 400 km de voies nouvelles. Cela représente le double de la LGV Est. Ce projet aura des impacts sur l'environnement dans d'autres régions. Il suppose notamment la réalisation d'un tunnel pour franchir la Loire et une traversée sur 200 km de la Sologne. Il est paradoxal de voir que les anti LGV Poitiers-Limoges se déclarent des opposants de la réalisation de la LGV au nom de l'impact sur l'environnement et, en même temps, de prôner la réalisation de la LGV Centre Auvergne. Cette dernière aura des conséquences sans doute plus importantes que la LGV Poitiers-Limoges en raison de la longueur de lignes nouvelles à réaliser.*

**Un participant** se demande ce qui est prévu pour la Creuse qui ne sera pas irriguée par cette LGV et qui, au contraire, subira les conséquences néfastes de la LGV Poitiers-Limoges sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. → *Richard ROUSSEAU indique que, dans le cadre du CPER, a été retenue la modernisation de la ligne Saint Sulpice-Guéret pour 9 millions d'€ à partir de 2010. En totalité, 25 millions d'€ auront été injectées dans cette ligne. RFF n'abandonne donc pas l'axe POLT.*

**Un participant** s'interroge sur le temps de parcours entre Paris et Guéret. → *Richard ROUSSEAU répond que Guéret sera à 2h50 de Paris.*

**Un participant** précise que sur la portion Argenton-Paris (295 km) de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, 122 km sont parcourus à la vitesse de 220 km/h, ce qui montre que le matériel est parfaitement compatible avec la grande vitesse. 173 km seront à aménager et ne présentent aucune difficulté de terrain. Ils sont parcourus en 88 minutes à la vitesse de 118 km/h. Il convient donc d'équiper cette courte portion. Cela peut être fait en supprimant des passages à niveaux et en améliorant la signalisation. Si l'on arrive à aménager cette portion pour circuler à 200 km/h, un Paris-Limoges est faisable en 2h13 sans arrêt (2h19 avec arrêt). A l'heure actuelle, tout est mis en œuvre pour supprimer Limoges comme capitale du Limousin. Vous ne verrez pas la couleur des crédits pour l'université et le CHU. → *Richard ROUSSEAU précise que la section Etampes-Paris est également*

*une portion de 50 km sur laquelle l'on ne peut augmenter la vitesse. Il est totalement impossible de circuler à plus de 140 km/h. Dans le Sud de l'Indre, outre la suppression de 25 passages à niveaux, il faudrait redresser des courbes. On rentrerait donc dans une logique longue puisque cela nécessiterait des emprises ferroviaires et donc des acquisitions de terrain. Jean-Marc POUZOLS précise que des éléments de réponse ont été apportés concernant les solutions alternatives à la LGV Poitiers-Limoges. Il existe également des fiches thématiques sur les solutions étudiées. Certains participants sont également présents pour avoir des précisions sur l'insertion de la LGV dans les territoires et pour parler des Zones de Passage Préférentielles. Il convient donc de passer à la présentation des Zones de Passage Préférentielles. RFF pourra présenter les études réalisées sur les solutions alternatives au cours d'une des réunions des ateliers thématiques.*

**L'association Les Amis de la Terre Limousin** considère que Limoges se trouve dans « un cul de sac » et qu'elle n'attirera aucune industrie. L'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse constitue le seul moyen d'ouvrir la ville sur d'autres Régions. La réalisation de la LGV Poitiers-Limoges signera la fin du développement de la Creuse.

**Un participant** précise que le Capitole était, dans les années 1970-1975, un train moderne qui permettait de réaliser un temps de parcours de 2h45 entre Paris et Limoges. Il s'étonne que 32 ans après, on n'ait pas réussi à améliorer significativement ce temps de parcours. Le pendulaire sur cette ligne n'est pas de toute dernière génération. Maintenant, ils sont fabriqués par Alstom. Au cours d'un essai sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, nous avons mis 2h30 pour rejoindre Paris avec ce type de matériel. Les ingénieurs d'Alstom ont précisé qu'ils pouvaient encore améliorer les performances. → *Richard ROUSSEAU précise que le défaut de la ligne POLT est également de se greffer sur la gare d'Austerlitz, qui n'est pas bien irriguée par le réseau métropolitain.*

**L'association Les Amis de la Terre** mentionne qu'au cours des études, aucune association environnementale n'a soutenu le projet. Il est aberrant sur le plan environnemental. L'objectif de 2 heures de temps de parcours impose le tracé et Réseau ferré de France cherche à passer en force. Les études ont été bâclées et bouclées en 6 mois. En ce moment, 1 millions de personnes prennent le train Paris-Limoges sur la ligne POLT et l'objectif de RFF est de détourner ces personnes de la ligne. La conséquence évidente pour le transporteur sera de fermer la ligne. Beaucoup de réunions publiques ont été organisées. Les populations de Montluçon, de l'Indre, de la Creuse, etc. se sont largement exprimées contre ce projet. RFF dit que le débat public de 2006 a montré l'opportunité du projet. Ce n'est pas la vérité. Beaucoup de personnes se sont élevées contre et beaucoup plus encore l'auraient fait si elles avaient été correctement informées de la réalisation de ce projet. L'association propose donc aujourd'hui à RFF un vote à main levée afin qu'elle prenne bien la mesure de l'état du rapport de force. → *Richard ROUSSEAU s'étonne de la critique faite à RFF de manque de transparence lors du débat public au regard du nombre de réunions publiques organisées dans les territoires. Réseau ferré de France est un établissement qui a pour objectif de développer le réseau ferroviaire à la demande des collectivités. Le développement économique passe par l'intégration des villes dans les grands courants d'échanges économiques. Lorsque la première ligne à grande vitesse vers la Bretagne a été décidée, Le Mans a tout fait pour obtenir une desserte, tandis qu'Alençon l'a rejeté. Aujourd'hui, les différences de développement de ces deux villes sont conséquentes. Jean-Marc POUZOLS précise que RFF a mené 6 mois d'études pour déterminer les Zones de Passage Préférentielles. Il est vrai que par le passé les études prenaient plus de temps. Cependant, RFF n'a pas fait de sacrifice et a réalisé le même niveau d'études que par le passé. Simplement, il existe aujourd'hui des systèmes permettant de collecter l'information plus rapidement. RFF se tourne beaucoup plus rapidement vers les acteurs extérieurs et les collectivités ayant une connaissance importante du territoire et*

*intègre les éléments de la concertation quasiment en temps réel dans les études. Auparavant, les temps d'études et de concertation étaient bien séparés impliquant parfois des pertes de temps significatives.*

**La CGT Cheminot de la Creuse** constate que le maire de Limoges est en train de mobiliser ses troupes. La commune de La Souterraine souhaite un système mixte fret-voyageur. La CGT préconise la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse avec un renouvellement du TEOZ et la desserte de 16 gares. Le coût de cette opération serait de 500 millions d'€, ce qui permettrait de faire Paris-Limoges en 2h30. L'arrivée à la gare d'Austerlitz n'est pas un problème. Contrairement à ce que dit RFF, elle est bien desservie par le métro. Cette solution donnerait tout son sens au véritable service public. La CGT Cheminot est contre la LGV Poitiers-Limoges, d'autant plus à voie unique. En cas de panne, la ligne sera bloquée pendant 6 ou 7 heures. La LGV Poitiers-Limoges ne pourra pas permettre des temps de parcours de 2 heures entre Paris et Limoges car le couplage avec un TGV venant de La Rochelle devrait déjà prendre 15 minutes. La CGT s'interroge sur le prix du billet de la future ligne pour un Creusois et se demande si le financement de la ligne est bouclé. ➔ *Richard ROUSSEAU indique qu'il convient de rappeler que le financement de Tours-Bordeaux est seulement en cours de bouclage alors même que la ligne a été déclarée d'Utilité Publique. Il est donc encore trop tôt pour boucler le financement de la LGV Poitiers-Limoges, qui n'en est pas à ce stade. Par ailleurs, des collectivités se sont tout de même associées pour financer les études de la LGV Poitiers-Limoges ce qui dénote un réel intérêt à sa réalisation. Christophe HUGOT précise par ailleurs que Paris-Limoges sera réalisable en 1h50 sans arrêt et en 2h avec un arrêt à Poitiers, couplage compris. Jean-Marc POUZOLS rappelle que le coût du projet est de 1,3 Md€ en 2005 auquel il faut rajouter une actualisation.*

**Un participant** précise que cette LGV ne sera pas la sienne. La ligne droite constitue le meilleur chemin pour rejoindre Paris. La ligne POLT est à ce titre la meilleure solution. Il indique qu'il n'a pas l'impression de vivre dans une région enclavée. Par ailleurs, la réalisation de cette LGV diminuera les investissements de la Région sur le réseau TER. ➔ *Richard ROUSSEAU précise que, depuis 2 ans, le montant des investissements pour la modernisation du réseau TER est significatif. De tels montants n'ont jamais été engagés par le passé. A titre d'exemple, le plan rail Limousin ou encore le Contrat de Plan Limousin permettent la modernisation de Brive-la-Gaillarde-Tulle, Limoges-Guéret ou encore Limoges-Ussel. Plus encore, en 4 ans, 265 millions d'€ sur Paris-Orléans-Limoges-Toulouse auront été investis.*

**Un participant** se demande quel sera le coût de la réalisation au moment de la déclaration d'utilité publique. Il s'interroge sur la rentabilité de LGV Poitiers-Limoges par rapport à un aménagement de la ligne POLT.

**Un participant** précise qu'il est opposé à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges et constate avec l'exemple de la LGV Sud Europe Atlantique que le débat démocratique n'existe que si l'on apporte des financements. Un des enjeux planétaires est le développement du fret afin de diminuer la circulation des poids lourds. Or la LGV poitiers-Limoges n'en propose pas et donc n'essaye pas de participer à cet objectif de diminution de la part de camions sur la route. Il s'agit uniquement de satisfaire des enjeux privés. Pour la LGV Sud Europe Atlantique, c'est d'ailleurs un groupement Bouygues, Eiffage et Vinci qui a été retenu. ➔ *Richard ROUSSEAU précise que RFF fait des efforts importants dans le développement du fret ferroviaire, avec notamment l'électrification de Tours-Vierzon et l'inscription dans le Grenelle de l'électrification de Bourges-Saincaize. Cette dernière permettra à 20 trains de fret par jour et par sens de circuler entre Nantes et Clermont. Enfin, RFF travaille à la réalisation d'une autoroute ferroviaire atlantique reliant le Nord de l'Europe et le Sud de l'Espagne. Ce n'est pas parce que l'on travaille à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges que le reste est oublié.*

**L'association ATTAC (87)** rappelle qu'il est envisagé de circuler à 250 km/h au niveau européen. Plus l'on va vite, plus de l'énergie est dépensée. La vitesse projetée de la LGV est donc incompatible avec la législation européenne. Au niveau du fret, afin d'éviter les wagons isolés, des projets d'opérateurs de proximité avaient été lancés. A priori, ils sont aujourd'hui abandonnés. → *Jean-Marc POUZOLS précise que la LGV Poitiers-Limoges est inscrite dans la loi Grenelle 1 qui prévoit le recours accru au fer pour assurer les transports nationaux. Pour ce faire, il est prévu de développer 2 000 km de LGV, dont la LGV Poitiers-Limoges. Il n'est pas prévu dans la législation européenne de spécifier une harmonisation des vitesses. C'est un choix national en fonction des besoins et des caractéristiques de chaque pays. Par exemple, l'Allemagne qui est un pays plus ramassé que la France s'est fixé une vitesse de 220 km/h. La France, quant à elle, développe un réseau à 320 voir 350 km/h.*

**Un participant** précise qu'il habite dans cette région et qu'à chaque fois qu'il a eu des projets, il s'est heurté à l'administration : construire une maison, faire un chemin de randonnée, se promener dans les champs en 4x4, peindre les volets en jaune, etc. Il se demande dès lors comment RFF s'y prends pour obtenir l'autorisation de passer entre la Glayeule et les Monts de Blond. Il demande à RFF de lui obtenir l'autorisation de construire une maison de garde barrière de la LGV.

**Le président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne** indique que la ligne Paris-Clermont fait partie des projets du Grenelle à réaliser à partir de 2020, tandis que la LGV Poitiers-Limoges doit être réalisée avant 2020. La LGV Poitiers-Limoges figure donc dans la loi de la république votée par 2 assemblées à l'unanimité. Certains disent que ce projet est contraire avec la protection de l'environnement humain et naturel. Cependant, la RN 147 a provoqué combien de mort entre Limoges et Poitiers ? Le projet ne concerne pas uniquement la Haute-Vienne et le Limousin mais aussi Aurillac, Périgueux et Cahors. Il doit régler les difficultés d'accessibilité de l'ensemble du Massif Central. A titre d'exemple, il existe un réseau universitaire entre Poitiers, Limoges et La Rochelle. Si la ligne ne se réalise pas, ce réseau universitaire ne survivra pas. La ville de Toulouse a également décidé de se tourner vers Bordeaux et la LGV Sud Europe Atlantique. Se rapprocher de Paris n'est pas le seul objectif. La réalisation de la LGV Poitiers-Limoges permettra également de placer Limoges à 5 heures de Madrid. La CGT Cheminot doit expliquer aux participants ce que le Capitole a apporté aux Creusois alors même que la ligne ne s'y arrêtaient pas. Le Conseil Général de la Vienne a par ailleurs adhéré à l'association ALTRO qui considère la LGV Poitiers-Limoges comme l'un des barreaux de la transversale qui va de la façade atlantique à Lyon. Il ne s'agit donc pas uniquement de desservir Paris. Sur la question des finances, un quart du financement sera apporté par les collectivités (Régions Limousin, Poitou-Charentes, Midi Pyrénées, etc.), un quart par l'Etat et un quart par le concessionnaire. Il est donc proposé au Limousin de réaliser une ligne majeure pour le désenclavement du Limousin en ne payant qu'une petite partie de son coût, ce qui constitue une réelle opportunité. Enfin, le chantier aura un impact économique au niveau local : il représente 3 000 personnes pendant 5 ans. → *Richard ROUSSEAU confirme qu'un tel chantier participe à l'activité locale.*

**Un participant** demande à RFF de donner le nom des promoteurs et de ceux qui vont réellement bénéficier de la réalisation d'une telle ligne.

**L'association Vigilance des Monts de Blond** estime que les élus ont été prévenus trop tard alors même que les acteurs des ateliers thématiques étaient inquiets, dès le début, par rapport à l'impact de la ligne sur le tourisme, l'environnement humain et naturel. Les représentants de la ville de La Souterraine sont également soucieux. La LGV Poitiers-Limoges n'est pas un projet durable, contrairement à ce que l'on présente. Alain RODET qui a répondu à une lettre d'associations estime que ces membres veulent retourner à l'âge de pierre. Les associations pensent aux générations futures.

**Un participant** (habitant de Chaptelat) se demande à quoi sert la vitesse et quelles sont les attentes par rapport au développement de la grande vitesse. → *Richard ROUSSEAU indique que beaucoup d'études ont été réalisées sur l'impact de Lignes à Grande Vitesse sur le développement des villes. L'emploi fonctionne sur une logique de bassin. Le développement de Limoges participe également au développement des bassins de populations aux alentours. Le développement parallèle du TER sert à diffuser les effets bénéfiques de la grande vitesse sur les territoires.*

**Un participant** estime que les déplacements personnels coûtent très chers et qu'il existe des moyens techniques pour réduire les déplacements (comme, par exemple, la téléconférence). A ce titre, la Région facilite l'investissement dans ce type de matériel. La course aux transports rapides n'est plus d'actualité.

**L'association Sauvegarde de la Gartempe** participe aux réunions de travail des ateliers thématiques. Elle s'étonne du temps de parcours annoncé de 1h50 entre Paris et Limoges étant donné qu'il y aura toujours un arrêt à Poitiers. Le temps réel de parcours sera donc de 2 heures. L'association est favorable à une solution alternative : le TGV Limousin, qui permettrait de réaliser Paris-Limoges en 2h07 et permettrait de répondre aux besoins de la population, notamment de la Creuse. → *Christophe HUGOT précise que RFF communique sur un temps de parcours de 2h entre Paris et Limoges. Cependant, afin de comparer les coûts à la minute gagnée entre les diverses solutions étudiées, notamment le TGV Limousin, Capitole et la LGV Poitiers-Limoges, il convient de comparer les trajets avec ou sans les arrêts. Les estimations sur le TGV Limousin et Capitole ayant été effectuées sans arrêt, c'est le temps de parcours sans arrêt qui a été mis à la comparaison avec les autres solutions. Même avec cet arrêt en gare de Poitiers, le temps de parcours entre Paris et Limoges reste inférieur aux alternatives étudiées.*

**Un participant (habitant de Saint Bonnet de Bellac)** s'interroge du réel apport de la LGV Poitiers-Limoges en terme de minute gagnée sur un déplacement Paris-Limoges lorsque l'on habite, par exemple, à Saint Bonnet de Bellac. → *Richard ROUSSEAU précise que Saint Bonnet de Bellac est proche de Limoges. Il suffira donc de se déplacer sur Limoges pour être à 2 heures de Paris.*

**Un participant** précise qu'il a travaillé à la SNCF et constate que RFF n'a jamais pratiqué le métier de transporteur. Il indique qu'une voie, double ou unique, n'a pas les mêmes conséquences sur le fonctionnement et l'exploitation. Il se dit surpris de l'évolution des opinions sur le dossier de l'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Le projet POLT était effectivement inscrit au CPER de 2006 même s'il n'a jamais vu le jour. La circulation des trains à grande vitesse sur l'axe POLT semble gêner RFF parce que l'établissement voudrait vendre ses sillons aux opérateurs privés pour le transport fret. Cependant, RFF dépend de l'Etat et doit être le garant des finances du contribuable. Il se demande alors qu'elles ont été les perspectives économiques réalisées. RFF a déclaré qu'il avait proposé à la SNCF des sillons pour un temps de parcours de 2h45 entre Paris et Limoges sur l'axe POLT. Il s'interroge alors sur le prix des sillons et sur leur répercussion sur les prix des billets. → *Richard ROUSSEAU indique qu'il dispose d'une réelle expertise ferroviaire de transporteur, ayant été chef d'établissement d'exploitation. Il précise qu'il existe une différence de prix entre un sillon à 260 km/h et un sillon à 200 km/h. Une demande a également été faite à RFF par les services de l'équipement pour développer le fret ferroviaire sur la ligne Paris-Limoges. Pour le fret ferroviaire, ce qui a de l'importance n'est pas la vitesse mais la régularité. RFF s'engage donc à développer des sillons de qualité sur ce réseau.*

## Présentation des Zones de Passage Préférentielles par Jean-Marc POUZOLS, chef de mission de la LGV Poitiers-Limoges

*cf. diaporama annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.*

*cf carte des tracés-tests*

- Réseau ferré de France a mené des études complètes et propose d'écarter certaines solutions. A titre d'exemple, il s'avère plus opportun de franchir la Vienne au Nord et de ne pas franchir la Gartempe. La Vienne et la Gartempe, les monts d'Ambazac et de Blond ainsi que les raccordements à Poitiers et à Limoges sont des questions structurantes c'est-à-dire des éléments qui conditionnent fortement le choix d'une zone de passage. Plusieurs raccordements possibles sont encore à l'étude. Réseau ferré de France n'a pas encore fait de choix même si des solutions ont d'ores et déjà été éliminées. Entre Bellac et Saint-Jouvent, deux solutions de passage sont encore à l'étude : une ZPP Médiane et une ZPP Sud. Dans le secteur de Lussac-les-Châteaux, il reste une seule zone de passage préférentielle.
- Le choix du raccordement à Poitiers et à Limoges devrait intervenir au courant de l'automne 2009. Il sera fait au regard des résultats des études complémentaires. Il interviendra une fois que RFF disposera de tous les résultats d'études ;
- Des tracés tests, en bleu sur la carte, sont réalisés afin de vérifier les conditions d'insertion des tracés. Ils ont été réalisés avec les données et les résultats d'études de l'étape 1.

**Un participant** indique que, si le franchissement de la Gartempe a été écarté, celui du Vincou demeure toujours et constitue une contrainte très importante. → *Christophe HUGOT précise que pour la traversée du Vincou, deux tracés tests ont été réalisés : un tracé Sud plus compliqué techniquement mais qu'il s'insère également mieux au niveau du paysage et une solution locale au niveau du Bois du Roi. Les tracés tests ont été élaborés en fonction des résultats des études, et notamment sur le bâti. Le critère environnemental regroupe le milieu naturel, le bâti, l'activité humaine dont l'agriculture et le tourisme.*

**Un participant** s'interroge sur la prise en compte dans les études des mines, en nombre particulièrement important dans le Limousin. → *Christophe HUGOT indique que les mines sont prises en compte et que RFF est en train d'analyser leurs impacts sur la comparaison des Zones de Passage Préférentielles.*

**Un participant** considère qu'il existe des inexactitudes par rapport au Grenelle de l'Environnement. Il est dit que l'Etat ferait un effort pour desservir toutes les capitales régionales qui ne disposeraient pas de la grande vitesse ferroviaire. Par ailleurs, le réseau universitaire existant entre Limoges, Poitiers et La Rochelle ne concerne que les étudiants de troisième cycle, qui sont en nombre très réduits. Chacun a le droit de vivre dans un environnement agréable. Il demande quelles sont les études réalisées sur le radon, sur les risques pour la population ainsi que les protections envisagées par RFF, le radon étant un composé chimique très nocif pour les poumons, le foie, le rein.

**Un participant** précise qu'il voudrait répondre à Monsieur LIMOUSIN, président de la CCI de Limoges qui indiquait que le projet était inscrit dans la loi Grenelle. Il indique que tel était déjà le cas du projet POLT qui a longtemps été porté par le ministre. A l'époque, les élus du Limousin, Messieurs RODET et DENANOT, Madame PEYROL-DUMONT se sont élevés contre la décision de Jean-Pierre RAFFARIN de supprimer le projet POLT.

Nous avons même vu Monsieur DENANOT prendre des usagers en otage. Par ailleurs, ce dernier s'est engagé dans son programme électoral de 2004 de défendre le projet POLT. Il a été réélu, en partie, pour cela.

**Un participant (propriétaire exploitant à Saint-Junien-des-Combes)** précise qu'il possède 500 têtes de bétail et que le tracé va couper sa ferme en deux. Il indique qu'il est âgé de 30 ans, qu'il vient juste de reprendre la ferme de ses parents et qu'il a donc des dettes à rembourser. Il se demande donc ce que RFF va faire pour lui.

**Un participant** se demande de la même manière si RFF va exproprier et/ou comment RFF va prendre en compte les pertes d'exploitation. → *Jean-Marc POUZOLS déclare que, pour les grands projets impactant les activités agricoles, RFF a l'obligation de définir l'ensemble des contraintes et de permettre des conditions normales d'exploitation. RFF fait appel aux organismes professionnels agricoles qui connaissent très bien l'ensemble de ces mécanismes. Il demande à ce jeune agriculteur de venir le voir à la fin de la réunion pour ses questions. En tout état de cause, une étude foncière est menée avec les Chambres d'Agriculture et les SAFER pour permettre à toute exploitation impactée par la LGV d'être viable et de ne pas subir de perte financière du fait du projet de LGV. Des réserves foncières sont établies en amont afin d'opérer un mécanisme de compensation.*

**Un participant** précise qu'il a entendu parler du projet de LGV le 15 avril 2009. Il a également vu des personnes s'introduire sur son terrain. Il précise qu'il y a eu un reportage sur M6 sur le taux conséquent de suicide des agriculteurs et que lui-même ne se relèvera pas d'un tel projet. → *Jean-Marc POUZOLS indique que les procédures mises en œuvre restructurent l'exploitation et permettent d'attribuer des compensations si besoin. Les procédures d'aménagement foncier sont connues, fonctionnent et permettent de restructurer une exploitation. Par ailleurs, des enquêteurs de terrains ont effectivement été mandatés par Réseau ferré de France pour faire des investigations sur le milieu naturel. RFF a passé des consignes strictes : ils ont l'obligation de se présenter. Si de tels procédés devaient se renouveler, il est possible d'appeler RFF qui prendra des dispositions.*

**Un participant** s'interroge sur les montants des dédommagements. → *Richard ROUSSEAU précise que, sur les derniers projets de LGV, 98% des biens ont été acquis à l'amiable.*

**Un participant** considère que l'atout du Limousin est son cadre de vie exceptionnel. Ce cadre de vie a attiré beaucoup de citadins. Il précise qu'étant Parisien d'origine, il n'a pas choisi de venir dans le Limousin pour avoir les nuisances sonore, paysagère et environnementale d'une Ligne à Grande Vitesse. L'avenir du Limousin réside sans doute dans le développement durable. Le Limousin sera peut être un jour le poumon vert de l'Europe. En tout état de cause, le projet de LGV Poitiers-Limoges est incompatible avec cela.

**Un participant** considère que les élus auraient pu éviter le passage sur la commune de Bellac qui a déjà souffert de l'implantation d'une décharge de 100 000 tonnes de déchets/an.

**Un participant** précise que le tracé coupe en deux son exploitation et se demande ce qu'il est prévu pour lui alors qu'il n'est pas propriétaire. → *Jean-Marc POUZOLS précise que l'aménagement foncier s'attache à l'exploitant. L'exploitant d'un terrain à acquérir est donc également indemnisé. Il bénéficie d'indemnités compensant ses pertes dans les périodes où son activité est perturbée.*

**Un participant** précise que la terre est plus ou moins fertile en fonction des endroits et se demande comment RFF prend en compte cette donnée dans les mécanismes de réserves foncières. → *Jean-Marc POUZOLS indique que les études analysent la qualité des sols. Une terre équivalente à la qualité de celle perdue est mise à la disposition de l'agriculteur.*

**Un participant** doute sur le fait que l'on ne puisse améliorer la ligne POLT avec l'ensemble des technologies disponibles aujourd'hui. Il considère que RFF est pris en otage par un montage politique. Cette ligne n'est l'objet d'aucune étude sérieuse. La ligne Paris-Limoges fait 400 km de long et permettrait de réaliser 11 trajets dans la journée, ce qui n'est pas le cas de la ligne Limoges-Paris qui fait 440 km en passant par Poitiers. Il juge que le Grenelle de l'Environnement a été acheté. → *Richard ROUSSEAU s'étonne de la teneur du débat dans la mesure où ces arguments n'ont pas été avancés en 2006. L'aménagement de la ligne POLT réclame des opérations lourdes, et notamment le contournement de Vierzon. L'infrastructure date d'un demi-siècle et a des limites. Il est étonnant de constater que lorsque l'on a créé le TGV Atlantique, la population de Chartres ne s'y est pas opposée, pour le TGV Nord, la population de Saint-Quentin non plus et à Amiens, ils se sont au contraire battus pour obtenir le TGV. Réseau ferré de France est un établissement public commercial et industriel à 100% d'Etat. Il répond donc à une commande des élus et de l'Etat.*

**Un participant** se demande comment les populations expropriées de leurs maisons seront indemnisées. → *Jean-Marc POUZOLS indique qu'il n'y a pas d'indemnisation pour les maisons situées en dehors de l'emprise. Par contre, RFF a une obligation de protection, notamment en matière de bruit. L'emprise varie entre 30 et 150 mètres en fonction du relief. RFF a une obligation de résultats. Si la protection ne se révèle pas satisfaisante, il est prévu une acquisition et une indemnisation.*

**Un participant** constate qu'il n'a pas entendu une seule personne se positionner en faveur du projet de LGV Poitiers-Limoges. Il demande à RFF les conclusions à en tirer. → *Jean-Marc POUZOLS indique que l'opportunité du projet a été débattue lors du débat public de 2006. Les études se sont poursuivies parce que l'opportunité du projet a été révélée. RFF étudie l'insertion du projet dans les territoires et son impact. Au moment de l'enquête publique, il faudra démontrer que l'impact est supportable et un lien sera établi entre l'utilité du projet et son impact sur les territoires. Les réunions publiques permettent à l'ensemble de la population de s'exprimer et de rendre attentif RFF sur certaines caractéristiques des territoires qui lui permettent d'avancer dans le projet.*

**L'association Les Amis de la Terre** précise qu'elle a demandé à RFF d'organiser des réunions publiques depuis le début. A ce stade, l'ensemble des associations environnementales et des organisations syndicales s'est regroupé pour lutter contre ce projet. L'association s'interroge sur la persistance de RFF alors que personne ne veut du projet. Les études ont révélé l'impossibilité d'insérer correctement la LGV dans les territoires. Il ne serait donc pas illogique d'aménager la ligne POLT pour 2 à 3 milliards d'€ si elle permet, d'une part, de limiter l'impact sur les territoires et, d'autre part, d'aménager les espaces plus sereinement. L'association demande de revenir au projet d'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

**Un participant** demande à Réseau ferré de France s'il est possible d'abandonner le projet devant un tel refus de la population limousine. → *Jean-Marc POUZOLS indique qu'il n'est pas possible d'abandonner le projet à ce stade. Les solutions sur la ligne POLT sont également des projets de lignes nouvelles qui auraient un impact sur les territoires traversés. En tout état de cause, dans l'objectif de faciliter la desserte du Limousin, il faudra construire des lignes nouvelles. Si elles ne se font pas entre Poitiers et Limoges, elles se feront ailleurs avec des impacts homologues.*

**Un participant** précise qu'il n'est pas totalement opposé au projet mais constate que RFF est maladroit dans sa communication. Le projet de LGV Poitiers-Limoges se justifie dans la réalisation de la transversale Est-Ouest. La connexion rapide à Paris est secondaire. La population a l'impression de découvrir des cartes aujourd'hui et d'avoir été trahie par les élus. Il demande à RFF d'ouvrir la démarche aux populations et non de travailler en

« sous-marin » au sein d'ateliers thématiques. → *Richard ROUSSEAU précise que le travail des ateliers n'était pas tenu secret et que l'ensemble des comptes-rendus des ateliers est accessible à tous par le site Internet du projet. Jean-Marc POUZOLS précise que les cartes ont été diffusées aux élus, dès qu'elles étaient disponibles chez RFF, à partir du mois de mai 2009.*

**Un participant** demande pourquoi RFF n'a pas associé les agriculteurs dans les ateliers thématiques. → *Les Chambres d'Agricultures et les syndicats agricoles étaient présents au cours des ateliers. Il est cependant difficile d'associer l'ensemble des personnes concernées.*

**Un participant** s'interroge sur les nuisances sonores à proximité de l'emprise, par exemple à 60 mètres de la limite de l'emprise. → *Jean-Marc POUZOLS précise que le niveau de bruit maximal émis par un TGV est de 92 db à 25 mètres des rails. Le bruit est croissant et dure de 40 secondes à 1 minute. Le niveau de bruit diminue de 4 db à chaque fois que l'on double la distance. Une protection sonore permet de diminuer le niveau sonore de plus de 10 db. Réseau ferré de France a l'obligation de protéger tous les riverains afin que le niveau de bruit ne dépasse pas 60 db (indicateur moyen à ne pas confondre avec le bruit maximal de 92 dB).*

**Le secrétaire général de la Sous-Préfecture** remercie les personnes qui sont intervenues ce soir. Il est difficile pour les partisans d'un tel projet de s'exprimer compte tenu de la passion derrière chaque échange. La LGV Poitiers-Limoges figure dans la loi de la république votée par 2 assemblées (parlementaires et sénateurs) à l'unanimité. L'ensemble des collectivités s'est également exprimé en faveur du projet. Ce sera aux élus de choisir et non à cette assemblée ici présente. Aucune décision ne sera prise aujourd'hui. Il reste un an d'études qui sera accompagné par un dispositif de concertation en ateliers thématiques, avec les élus locaux et la population locale. Il reste deux ans pour affiner le projet dont la dernière phase sera l'enquête publique. Il rappelle également deux éléments. Tout d'abord, l'investissement attire l'investissement : la réalisation d'une LGV n'empêche pas la réalisation d'une route mais participe à l'accessibilité. Ensuite, l'énormité des sommes en jeu (environ 1 Md€) est une bonne chose pour le Limousin.

**L'association Limousin Nature Environnement** se déclare navrée de constater que des populations découvrent encore des éléments nouveaux sur la LGV alors que le comité des financeurs a lieu en juillet 2009. Lors du débat public de 2006, l'association avait déjà alerté Réseau ferré de France du gâchis environnemental qu'allait provoquer la ligne et des problématiques d'aménagement du territoire. Il y a eu une période au cours de laquelle les choses n'ont plus beaucoup avancé. Les ateliers thématiques ont repris en septembre 2008. L'association a à nouveau alerté RFF sur les problèmes environnementaux posés ainsi que sur la nécessité d'informer au plus vite les populations. Aujourd'hui, force est de constater que les élus et la population ne sont plus sur la même longueur d'ondes. Ce n'est pas parce que le projet est inscrit dans la loi Grenelle qu'il se fera obligatoirement.

**Un participant** précise qu'il n'a pas l'impression que Réseau ferré de France soit le responsable. Il s'agit avant tout de se tourner vers les élus, la Région, les Départements et les principales communes. Le projet Paris-Clermont sera une opportunité pour aller de Limoges à Paris en 2h15 et de Limoges à Lyon en 2h30. Il faut favoriser ce projet alternatif. → *Richard ROUSSEAU indique qu'il y aura un débat public sur le projet Paris-Clermont en 2010 ou 2011. Il précise qu'en tant que citoyen, il a personnellement été touché par l'A20 et aurait pu dire, à l'époque, qu'il se moquait de la population d'Uzerche pour qui cette infrastructure allait profiter. Une Ligne à Grande Vitesse demande beaucoup moins d'emprises qu'un projet autoroutier. Il faut une solidarité des territoires.*

**Jean-Pierre LIMOUSIN, président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne** précise que le barreau Poitiers-Limoges constitue le premier tronçon qui permettra une desserte Est-Ouest du projet Transline (Genève-Lyon-Clermont-Nantes). D'autre part, il n'est pas du tout certain que la ligne Paris-Clermont passe par Vierzon et permette le raccordement avec la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. → *Richard ROUSSEAU précise que le projet Transline est avant tout un projet voyageur, même s'il comporte une part de fret. RFF ne prévoit pas la mixité de la ligne étant donné que le transport de marchandises est assuré par la ligne existante et qu'il n'y a pas de réelles demandes de transport fret entre Poitiers et Limoges.*

**Un participant** s'interroge sur la position de la CCI de Limoges sur ce projet alors que la LGV va impacter très fortement l'aéroport dont elle est gestionnaire. Le modèle économique présenté ne vaut rien du tout.

**Jean-Pierre LIMOUSIN, président de la CCI de Limoges** indique qu'en tant que gestionnaire de l'aéroport, il ne voit pas le problème de privilégier le fer, qui est moins polluant, pour se rendre à Paris.

Jean-Marc POUZOLS conclue la réunion en précisant que RFF va demander au comité des financeurs de juillet 2009 de valider le programme fonctionnel ainsi que les zones de passage préférentielles dans leur état d'avancement. Le début de l'étape 2 sera marqué par la finalisation d'un choix de zone de passage préférentielle pour l'automne 2009. Pour ce faire, il faudra faire un choix de raccordement sur les lignes existantes à Poitiers et à Limoges. Des réunions publiques seront organisées pour présenter l'avancée des études sur les raccordements. L'étape 2 se poursuivra par l'étude de tracés dans la zone de passage préférentielle retenue. Les résultats des études socioéconomiques seront connus et partagés avec l'ensemble des partenaires. Parallèlement, la concertation se poursuivra. Les ateliers thématiques continueront de travailler. Réseau ferré de France est en train de réaliser une refonte complète du site du projet afin de pouvoir diffuser plus rapidement les cartes.

**L'association Les Amis de la Terre** se demande si Réseau ferré de France avertit les financeurs de l'état de l'ambiance. Il indique que l'association ne se rendra pas à la réunion publique de demain, jugeant que les conditions d'un débat serein ne sont pas réunies. L'association espère que les ateliers thématiques continueront à se réunir. Il serait opportun que les élus prennent conscience de l'état de malaise qui existe.

**Un participant** s'interroge sur le rôle de Bernadette CHIRAC et de Nicolas SARKOZY dans la réalisation de ce projet.

Fin de la réunion : 24h00