



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Réunion publique

Limoges, le 30 juin 2009

Compte-rendu de la réunion

LES PARTICIPANTS A LA TRIBUNE

Préfecture de la Haute-Vienne

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 3h10

LES ECHANGES

Début de la réunion à 20h10.

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 le débat public de 2006 a conclu à l'opportunité du projet de la LGV Poitiers-Limoges. Cette réunion marque la fin de l'étape 1, étape déterminante dans la mesure où il s'agissait de retenir plusieurs Zones de Passage Préférentielles. Parallèlement aux études menées, un dispositif de concertation a été mis en place par RFF. Cette réunion s'inscrit pleinement dans ce dispositif et dans la volonté de RFF d'échanger et de dialoguer avec la population sur les Zones de Passage Préférentielles.

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. 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.

Un participant demande au garant son expérience dans ce type de projet d'infrastructure ferroviaire. → Le garant répond qu'il était membre de la Commission Particulière du Débat Public lors du débat public de 2006 sur le projet de LGV Poitiers-Limoges. La CPDP a organisé le débat public et rédigé un compte-rendu du débat pour la Commission Nationale du Débat Public. Par ailleurs, il précise qu'en tant que professeur de géographie, spécialiste en aménagement du territoire, en paysage et ruralité, il dispose d'une connaissance des enjeux de ce type de projet.

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, et 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 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 s'interroge sur les possibilités de rejoindre Toulouse depuis Paris en réalisant la LGV Poitiers-Limoges. → *Jean-Marc POUZOLS rappelle que la liaison vers Toulouse se réalise actuellement majoritairement par Bordeaux. La branche LGV Bordeaux-Toulouse du projet de LGV Sud Europe Atlantique va confirmer le rôle de cet axe dans le rapprochement de Toulouse vers Paris. L'objectif est de se servir de la LGV Sud Europe Atlantique pour intégrer le Limousin dans les grands flux d'échanges économiques.*

Un participant indique que la population s'est déplacée ce soir afin d'avoir des éléments concrets et non un conte de fée. Si cette ligne répond aux besoins de liaison rapide vers Paris des industriels, ces derniers n'ont qu'à utiliser l'avion. → *Jean-Marc POUZOLS rappelle que le train à grande vitesse circule partout en France, transporte des millions de passagers, autant pour des voyages professionnels que personnels, et est utilisé autant par des cadres, que des employés et/ou des ouvriers, notamment grâce à des niveaux tarifaires largement différenciés.*

L'association ALTRO précise qu'elle soutient le projet de LGV Poitiers-Limoges parce qu'elle constitue une amorce de liaison transversale entre la façade atlantique et Lyon. L'association organise à Rennes une réunion afin de réfléchir sur la manière dont la LGV Poitiers-Limoges peut être le premier maillon d'une liaison entre Nantes et Lyon. Elle regrette cependant l'absence de volonté affichée d'une politique ambitieuse de

développement du fret. D'autre part, elle pense qu'il est nécessaire de rechercher des complémentarités entre les lignes TER et les Lignes à Grande vitesse. → *Richard ROUSSEAU précise que la double fonctionnalité fret-voyageur n'est pas prévue à ce stade. Cependant, il existe une réelle volonté de développement du fret en France : à titre d'exemple, l'électrification de la ligne Tours-Vierzon permettra la circulation de 20 à 25 trains de fret par jour. De même, l'électrification de la ligne Bourges-Saincaize favorisera les liaisons de fret entre Nantes et Nevers. Il existe donc des liaisons transversales dédiées au fret. Des sillons de qualité permettront une régularité dans l'acheminement des marchandises, principale attente des transporteurs. Jean-Marc POUZOLS précise que RFF cherche à s'appuyer sur le réseau existant pour diffuser la grande vitesse ferroviaire. Il s'agit de rechercher des correspondances organisées et structurées ainsi que des services TER répondant aux attentes.*

Un participant s'étonne de l'absence de communication et d'information sur le projet de LGV Poitiers-Limoges. Il précise qu'il utilise le TEOZ pour rejoindre Paris depuis Limoges. Il se demande s'il est possible de réduire la durée d'attente en gare entre l'heure d'arrivée du TER et le départ du TEOZ pour Paris. Par ailleurs, il s'interroge sur la diminution du fret en région limousin alors que le fret SNCF fonctionnait bien pendant des années. Enfin, il estime que la LGV Poitiers-Limoges constitue une opportunité pour développer l'emploi et répondre aux besoins des industriels. → *Jean-Marc POUZOLS précise que plusieurs outils d'information à destination du grand public ont été mis en œuvre, notamment des communiqués de presse et des lettres d'information diffusées dans les boîtes aux lettres. En totalité, 80 000 lettres ont été diffusés, même si le succès a été variable suivant les secteurs géographiques, notamment en raison de la technique adoptée : le routage non adressé. D'autres techniques plus efficaces existent, comme le routage adressé. Il est donc possible de fournir à RFF des adresses postales qui permettront de diffuser correctement l'information sur le projet. Richard ROUSSEAU indique que la ligne existante Poitiers-Limoges est en cours de modernisation. Cette ligne avait une capacité de circulation de 5 trains par jour et par sens, ce qui pouvait expliquer des écarts importants dans les correspondances. Le programme de modernisation, financé par les deux Régions, Limousin et Poitou-Charentes ainsi que par l'Etat et Réseau ferré de France va sensiblement augmenter les capacités de la ligne et permettre des temps de parcours de 1h35 entre Poitiers et Limoges dès le mois d'avril 2010 au lieu de 2h environ aujourd'hui. De même, sa capacité sera de 15 trains par jour et par sens. La vocation de cette ligne n'est pas identique à celle d'une Ligne à Grande Vitesse. L'objectif est de permettre des dessertes de versant de qualité et de faciliter l'accès à Limoges et à Poitiers. La LGV n'est pas une concurrence à cette ligne puisque très peu d'usagers de la ligne actuelle réalisent le parcours de bout à bout, entre Poitiers et Limoges.*

Un participant s'interroge sur la rentabilité de la LGV dans un nouveau contexte de crise économique. Il demande que l'étude menée en 2006 sur la rentabilité socioéconomique du projet soit actualisée dans ce nouveau contexte, afin de justifier de la réalisation du projet. Il indique également que le transport voyageur doit se développer parallèlement au transport fret, le Limousin disposant d'une filière bois dont les besoins de transport ferroviaire ne sont pas satisfaits. Enfin, il se demande si le chantier de la LGV Poitiers-Limoges sera classé « grand chantier », ce qui ouvrirait des possibilités pour l'économie locale. → *Jean-Marc POUZOLS précise que le chantier de la LGV Poitiers-Limoges aura un effet direct sur l'emploi local puisqu'il créera 3 000 emplois pendant les travaux. On estime, avec l'expérience de la LGV Rhin-Rhône, qu'environ 30% du montant des travaux sera confié à des acteurs locaux pendant la durée des travaux (4 à 5 ans). L'arrivée d'une LGV est un facteur d'attractivité des territoires. Naji RIZK précise que le TEOZ permet de réaliser Paris-Limoges en 2h50. La réalisation de la LGV Poitiers-Limoges permettra de rejoindre Paris en 1h50 sans arrêt. Le coût du projet est évalué à 1,3 milliards d'€ aux conditions économiques de 2005. Une nouvelle évaluation économique plus précise sera réalisée, même s'il est trop tôt pour pouvoir le faire tant que le tracé n'est pas défini. La vérification de la rentabilité du projet sera effectuée en fin d'année 2009, début 2010.*

Un participant s'étonne qu'il ait pu acheter sa maison il y a 4 ans alors même que le projet était déjà connu. Il précise que la réalisation d'un tel projet devrait geler, de manière anticipée, certains terrains. → *Jean-Marc POUZOLS précise qu'il existe un système d'information permettant de prévenir les futurs acquéreurs et les constructeurs de biens immobiliers de la réalisation d'un projet. Cependant, ce système ne pourra être enclenché uniquement lorsque le projet sera suffisamment défini, c'est à dire en fin d'année 2009. Réseau ferré de France devra alors être consulté pour toute demande de permis de construire.*

Un participant estime qu'il est positif que l'on cherche, à nouveau, à développer le chemin de fer. Il précise que tout le réseau ferré a été refait après la guerre et que le Capitole permettait de réaliser Paris-Limoges en 2h50 dans des conditions autrement plus confortables qu'avec le TEOZ. Le TGV est une nécessité pour le développement des activités économiques, industrielles et universitaires. Des sillons doivent également être envisagés pour le fret. Le Limousin ne doit pas regarder passer les trains mais prendre sa place dans le réseau européen.

Un participant s'interroge sur le nombre de kilomètre à voie unique et se demande si RFF a prévu des emprises en cas de doublement ultérieur. → *Jean-Marc POUZOLS indique que des premières études ont été menées avec des objectifs d'exploitation et de robustesse de service. Ces estimations amènent RFF à envisager 70 km de voie unique centrale, même si d'autres hypothèses de longueur de voie unique et de positionnement sur la LGV Poitiers-Limoges sont à l'étude. Le positionnement de la voie unique dépend en grande partie du cadencement. Il n'est pas prévu de réserver des emprises foncières pour un futur doublement parce que les études de trafics mettent en avant des conditions d'exploitation favorables pendant plus de 50 ans avec une portion de la LGV à voie unique.*

Un participant demande pourquoi RFF ne garde pas l'ancien tracé de la ligne Paris-Limoges ou encore celui de la ligne actuelle Poitiers-Limoges pour faire circuler des trains à grande vitesse. Il s'interroge sur l'opportunité de la voie unique en cas de panne d'un train à grande vitesse. → *Richard ROUSSEAU estime que l'avenir de la ligne POLT n'est pas remis en cause par la LGV Poitiers-Limoges. Réseau ferré de France a investi 265 millions d'€ sur cet axe afin de le moderniser. La ligne Paris-Limoges-Orléans-Toulouse est ancienne et date du 19^{ème} siècle. Cette ligne permet de circuler à 200 km/h et ne saurait répondre à l'objectif d'un Paris-Limoges en 2h. De même, l'arrivée en gare d'Austerlitz n'est pas satisfaisante en terme de connexion avec le réseau métropolitain, contrairement à la gare Montparnasse mieux desservie. Cette ligne ne permet pas non plus de se raccorder au réseau européen qui va de la péninsule ibérique à l'Europe du Nord. Il convient de donner au Limousin les possibilités d'accès aux grands flux d'échanges économiques. Christophe HUGOT rappelle également que les modernisations effectuées sur la ligne classique Poitiers-Limoges ne permettront pas d'atteindre la grande vitesse ferroviaire. Richard ROUSSEAU précise par ailleurs que les grands incidents de trains à grande vitesse sont arrivés sur des lignes à double voie. Le problème est exactement identique, que l'on se situe sur voie double ou voie unique. Par ailleurs, le passage sur voie unique sera très bref, environ 15 minutes. Naji RIZK précise que la voie unique présente des caractéristiques de fonctionnement et de sécurité équivalentes à celles d'une voie double. Il existe également, comme pour une voie double, des voies d'évitement intermédiaires qui permettront en cas de grosses pannes de ne pas perturber la circulation.*

Un participant rappelle que RFF est dans son rôle pour défendre ce projet. Le choc climatique est en train de redessiner les priorités. Aujourd'hui, il s'agit d'aller moins vite et moins loin. L'argent public n'est pas inépuisable. Ce projet de LGV Poitiers-Limoges se fait au détriment du développement local du TER alors que l'économie est en train de se relocaliser en raison des changements climatiques.

Un participant estime, quant à lui, qu'il convient de privilégier les déplacements en train à ceux en voiture. La LGV Poitiers-Limoges participe à cet objectif. Il ne s'agit pas uniquement de se rapprocher de Paris mais de se raccorder au réseau européen. Il sera très important de gagner 1h, d'autant plus que la ligne actuelle Paris-Limoges arrive en gare d'Austerlitz qui constitue un « cul de sac ». Par ailleurs, il se demande ce que Réseau ferré de France a prévu pour les liaisons vers La Rochelle depuis Poitiers. → *Richard ROUSSEAU précise qu'une optimisation de la ligne Poitiers-La Rochelle est prévue et permettra de circuler à 200 km/h sur cette ligne. Le temps de trajet entre Limoges et La Rochelle sera de moins de 1h30 lorsque la LGV Poitiers-Limoges sera réalisée.*

Un participant remercie les Limougeauds de ce merveilleux projet. Il précise que ceux qui auront tous les désagréments ne sont pas les limougeauds mais les habitants de Bonnac-la-Côte et Chaptelat.

Un participant précise qu'il est militant écologique et que cela fait une trentaine d'années qu'il milite pour une modernisation des transports en commun. Il précise que les gens se dirigeront vers les transports en commun lorsqu'ils seront rapides et confortables. Il comprend les inquiétudes de ceux qui auront le train dans leur jardin. Il convient de ne pas opposer les choses, les transports en commun constituant un ensemble : il faut des liaisons régionales mais également de la grande vitesse. En tout état de cause, la grande vitesse ne fonctionnera pas s'il n'y a pas de volonté forte de développer parallèlement le réseau TER. C'est pour cette raison qu'il convient que la LGV arrive dans les gares historiques et non dans des nouvelles gares dédiées.

Un participant précise qu'il est originaire de Paris et estime que le réseau de métro est très bien développé à la gare d'Austerlitz. Il s'interroge sur le nombre de personnes qui utiliseront la future Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges. L'amélioration de la ligne existante Paris-Limoges est plus confortable. Il indique qu'étant une famille de 6 personnes, il ne prendra jamais le TGV pour aller à Paris, compte tenu du coût (105€ pour 6 en voiture, plus de 300€ en TGV). → *Naji RIZK précise que les études de trafics estiment le nombre de voyageurs entre 2,2 et 2,4 millions. Ces chiffres prennent en compte une comparaison des temps de parcours et prix par la route.*

Un participant demande quelles sont les possibilités pour rejoindre Lyon depuis Limoges avec le réseau existant et avec la future LGV Poitiers-Limoges.

Un participant s'interroge sur l'avenir de la ligne actuelle Paris-Limoges et du réseau TER existant compte tenu de la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges. Il s'interroge également sur la fiabilité des correspondances à l'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges → *Richard ROUSSEAU indique que la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse est arrivée au maximum de ses performances, compte tenu de son ancienneté (19^{ème} siècle). Dans l'état actuel des choses, cette ligne ne pourrait accueillir la grande vitesse ferroviaire, sans aménagements lourds. D'autre part, elle présente la contrainte d'être connectée à la gare d'Austerlitz, qui n'est pas correctement desservie par le réseau métropolitain. De plus, il ne s'agit pas uniquement de se rapprocher de Paris mais d'être raccordé au réseau européen à grande vitesse. Or la ligne actuelle ne remplit pas ces objectifs. Seul le raccordement à la LGV Sud Europe Atlantique permettrait d'atteindre cet objectif des acteurs du Limousin. La liaison Paris-Limoges en 2h aura des bénéfices pour le développement touristique, pour l'agriculture et l'industrie. Naji RIZK indique qu'une réorganisation des correspondances aura lieu avec la SNCF à l'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges. Le cadencement du réseau permettra à des voyageurs utilisant le réseau TER d'être en gare 10 minutes avant l'arrivée du TGV. L'objectif est de réaliser des correspondances de 15 à 20 minutes. L'arrivée d'une Ligne à Grande Vitesse accroît les demandes et a pour conséquence d'améliorer les dessertes TER et les horaires.*

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 se demande à quelle commune a été diffusée les documents d'information sur la LGV Poitiers-Limoges. → *Christophe HUGOT précise que les documents ont été remis à l'ensemble des communes de l'aire d'étude. Des réunions ont également été organisées par RFF avec les communes. Au total, 95 communes de l'aire d'études ont donc été informées et ont pu faire part de leur remarque concernant l'insertion de la LGV dans les territoires.*

Un participant se demande si RFF a prévu une étude géologique. Il s'interroge également sur la prise en compte, dans les études, des mines d'uranium, des sources d'eau et de l'ensemble du réseau humide. Enfin, le Limousin étant une terre agricole, il convient de limiter l'impact de la LGV sur l'agriculture. → *Jean-Marc POUZOLS précise que les données géologiques sont capitalisées par l'ensemble des services. Une étude géologique sera également menée sur un nombre réduit de solutions de passage et sur la Zone de Passage Préférentielle retenue. Les mines d'uranium ont été identifiées par RFF comme un sujet important et une expertise sera menée avant le choix d'une Zone de Passage Préférentielle en octobre 2009. De même, les premières analyses hydrogéologiques interviendront dès l'étape 2. En tout état de cause, toute intervention nécessite une enquête loi sur l'eau. Les impacts sur l'agriculture sont également un sujet important et RFF a l'obligation d'engager un aménagement foncier permettant la recomposition du tissu agricole et un fonctionnement équivalent à ce qu'il était avant le projet. Une étude sur l'aménagement foncier sera confiée aux Conseils généraux et le maître d'ouvrage prendra en charge l'ensemble des aménagements. L'ensemble des paramètres environnementaux est analysé par Réseau ferré de France et des études très précises sont menées pour réduire l'impact environnemental. Christophe HUGOT précise que des études sur le milieu naturel et les paysages seront également menées en étape 2.*

Un participant se demande quels sont les ministres qui signeront l'autorisation et le décret d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges. → *Jean-Marc POUZOLS indique que les étapes 2 et 3 des études se clôtureront par*

une approbation du Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, Jean-Louis BORLOO. Il pourra alors demander la mise en enquête publique du projet. A la suite de l'enquête publique, le décret d'utilité publique est signé par le Premier Ministre.

Un participant se demande à partir de quelle distance de la LGV Poitiers-Limoges Réseau ferré de France a recours à l'expropriation. Il s'interroge sur les critères et les modalités (bâti acheté ou existant, délais, etc.). Il se demande également comment sont dédommagées les pertes d'exploitation (par exemple, pour un gîte situé à 300 mètres du tracé). → *Jean-Marc POUZOLS précise que l'acquisition a lieu dans l'emprise du projet, qui est variable entre 70 et 120 mètres en fonction du relief. Dans cette emprise, est comprise une bande de 25 mètres de part et d'autre des entrées en terre pour la réalisation des travaux. 98% des acquisitions s'effectuent à l'amiable avec le propriétaire. Elles s'effectuent généralement entre le décret d'utilité publique et les travaux. Les indemnités se basent sur la valeur du bien avant l'arrivée du projet. De même, les activités économiques peuvent bénéficier d'une compensation pour la perte d'exploitation engendrée par le projet. Une comparaison entre l'activité avant le projet et celle après est alors réalisée.*

Un participant demande s'il est prévu une indemnisation pour les nuisances causées par le bruit. → *Jean-Marc POUZOLS indique qu'aucune indemnité n'est prévue en dehors de l'emprise. Cependant, RFF a une obligation de protection contre le bruit. Si cette protection n'est pas possible, RFF propose une acquisition. Christophe HUGOT précise qu'il existe un seuil réglementaire à ne pas dépasser : quelque soit le type de protection, sur la ligne ou en façade de maison, il faut arriver en dessous du seuil de 60db en LAeq..*

Un participant demande si Réseau ferré de France a pensé à l'impact sur l'environnement humain et si RFF a connaissance des habitats et des projets des communes concernées.

Un participant rappelle que le Limousin disposait en 1980 d'une des lignes les plus rapides de France, le Capitole. Il se demande si, en fin de compte, l'enclavement du Limousin n'est pas dû à l'incapacité politique des dirigeants du Limousin.

Jean-Pierre LIMOUSIN, président de la CCI de Limoges et de la Haute-vienne rappelle que la LGV Poitiers-Limoges figure 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. 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 arrêtait pas. Le Conseil Général de la Vienne a par ailleurs adhéré à l'association ALTRO qui a placé le barreau Poitiers-Limoges dans 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 (25%), ce qui constitue une réelle opportunité. Enfin, le chantier aura un impact économique au niveau local : il représente 3 000 personnes pendant 5 ans

Un participant demande s'il est possible que la LGV ne soit jamais réalisée en cas d'absence de consensus financier entre les partenaires en 2015. → *Jean-Marc POUZOLS indique que les discussions financières ont lieu progressivement tout au long du processus d'études. Elles s'accroissent très nettement entre la déclaration d'utilité publique et les travaux. Richard ROUSSEAU précise que si on lui avait dit que la LGV Rhin-Rhône aurait lieu avant la LGV Sud Europe Atlantique, il ne l'aurait pas cru. Cependant, il s'est dégagé un tel consensus politique autour de la réalisation de cette ligne, qu'elle a avancé rapidement. Il se passe la même chose actuellement en Bretagne. Ils savent se rassembler quelque soit l'orientation politique. Seule la constance et le volontarisme autour d'un projet permettent de le concrétiser.*

Un participant précise qu'il a déjà vécu une expropriation et demande à RFF si un accompagnement, notamment pour les personnes âgées, sera prévu, compte tenu du déchirement que représente un tel acte. → *Jean-Marc POUZOLS indique qu'il partage cette préoccupation. RFF essaye de traiter au mieux ces aspects, notamment pour les personnes fragiles. S'il est vrai que RFF n'a pas de spécialistes de l'accompagnement social. Il convient de s'appuyer sur les structures existantes.*

Un participant s'interroge sur l'opportunité d'une telle ligne compte tenu de la construction de l'aéroport de Brive-la-Gaillarde. Il espère que RFF améliorera son dispositif de communication. Il se demande comment RFF rétablira les chemins ruraux coupés. Par ailleurs, il estime également que le président de la CCI se trompe en déclarant que la LGV ne coûtera que 25% au contribuable dans la mesure où ce dernier paye des impôts à la fois à l'Etat et aux collectivités. → *Jean-Marc POUZOLS précise que les voies seront rétablies pour permettre la continuité des cheminements et, plus généralement, des conditions d'exploitation identiques. L'aménagement foncier permettra de rétablir les voies de manière très fine.*

Jean-Pierre LIMOUSIN, président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne indique qu'il parlait de l'investissement et non du fonctionnement. Il ne souhaite pas polémiquer sur la construction de l'aéroport de Brive-la-Gaillarde. Par contre, l'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges entraînera la suppression de la ligne aérienne Paris-Limoges, ce qui ne pose aucun problème dans la mesure où la création de cette ligne ferroviaire entraînera une diminution importante de l'empreinte écologique.

Un participant s'interroge sur les nuisances en phase travaux, en raison de nombreux salariés qui vont se déplacer. Il indique que l'obtention du label « grand chantier » permettrait d'imposer certaines règles. → *Jean-Marc POUZOLS indique que l'organisation des chantiers a considérablement évolué. De plus en plus de salariés travaillent la semaine et rentrent le week-end. Les travailleurs ont besoin d'être bien installés et font donc appel à des structures d'hébergement. Les chantiers sont très surveillés et une réglementation stricte encadre la période des travaux afin de limiter les nuisances sur les riverains.*

L'association ALTRO indique que le projet Transline Limoges-Nantes-Bordeaux est de la même famille que la LGV Rhin-Rhône. On ne se résout pas à la fatalité de devoir passer par Paris pour faire Limoges-Lyon.

Un participant rappelle que certaines villes, comme Alençon, ont refusé, il y a quelques années, d'accueillir la grande vitesse ferroviaire. Cela eu des conséquences néfastes sur l'économie par rapport aux villes qui avaient fait le choix de la grande vitesse ferroviaire. Il indique que les Limougeaudois auraient gagné du temps et de l'argent si, dès 1990, le choix du barreau Poitiers-Limoges avait été suivi des faits. Le Limousin a aujourd'hui un retard à combler et il convient sans doute de ne pas rater le train et de tirer les enseignements.

Présentation des suites du projet 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.

- La prochaine étape est le comité des financeurs de juillet 2009, au cours duquel RFF demandera une validation de l'état actuel d'avancement du projet. Il va donc être présenté le programme fonctionnel, l'avancement des Zones de Passage Préférentielles, le calendrier et les modalités de poursuite du projet ;
- La suite des études, en étape 2, précisera le cahier des charges : le positionnement de la voie unique, les études de trafics et le choix des raccordements. L'étape 2 aboutira au choix d'un tracé ;
- Une concertation en parallèle aux études sera menée en étape 2. Elle s'appuiera sur des réunions avec les communes, des ateliers thématiques et des réunions publiques, notamment sur les choix de raccordements.

Un participant se demande si l'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges ne va pas provoquer une saturation du nœud ferroviaire de Saint-Benoît. → *Jean-Marc POUZOLS indique que RFF conduit une analyse précise des capacités, notamment sur Saint-Benoît.*

Fin de réunion : 23h20.