



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Réunion publique

Lussac-les-Châteaux, le 23 juin 2009

Compte-rendu de la réunion

LES PARTICIPANTS A LA TRIBUNE

Sous-préfecture de Montmorillon
Philippe FLOT, sous-préfet de Montmorillon

Réseau Ferré de France
Richard ROUSSEAU
Jean-Marc POUZOLS
Christophe HUGOT
Cyrille BRICHANT

Nombre de participants : environ 250 personnes.

Durée de la réunion : 3h30

LES ECHANGES

Début de la réunion à 20h15.

Monsieur le Sous-Préfet 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. La réunion publique a pour objectif de faire le point sur l'avancée des études de la LGV Poitiers-Limoges. Réseau ferré de France va présenter les enjeux associés à cette ligne nouvelle ainsi que les zones de passage préférentielles. Le nombre important de participants atteste de l'intérêt, des questionnements et interrogations sur le projet. Cette réunion publique doit répondre à l'ensemble des questions sur le projet et sur les zones de passage préférentielles. Depuis 2006, le projet de LGV Poitiers-Limoges a fait l'objet d'une concertation continue. La sous-préfecture de Montmorillon a également eu l'occasion d'organiser des réunions locales avec les élus. Le dispositif de concertation a largement accompagné l'avancée des études. Une charte de concertation et la mise en place d'un garant en constituaient les garde-fous. Aujourd'hui, les caractéristiques du projet sont suffisamment identifiables et les zones de passage, en nombre plus réduit, suffisamment définies pour venir exposer le projet à la population et lui permettre de s'exprimer. Il reste encore de nombreuses étapes avant la définition d'un tracé définitif. La finalisation d'un tracé aura lieu en 2011. Le dialogue avec la population sera d'ici là continue et nécessaire.

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 téléchargés¹. 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 des 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 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 axe 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

¹ www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org

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 et se terminera mi-2010. 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 que Réseau ferré de France veut noyer le poisson et qu'il serait temps de passer à l'essentiel c'est-à-dire à la présentation des solutions de tracé. → *Jean-Marc POUZOLS répond qu'il ne s'agit pas à ce stade des études de tracés mais de solutions de passage qui sont des bandes de largeur plus ou moins variables (environ 1,5 km de large).*

Reprise de la 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 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 (agriculteur à Saint-Bonnet de Bellac) se demande si la distance réduite entre la N147 et RD2 permettrait de faire passer une Ligne à Grande Vitesse. Il s'interroge la distance minimale à respecter. Il fait également remarquer qu'il est gênant de n'apercevoir aucune habitation sur les cartes de Réseau ferré de France.

Un participant précise que les habitants veulent savoir si la Ligne à Grande Vitesse va passer devant ou derrière leur maison et que Réseau ferré de France se doit de répondre à ces questions. Il précise que les photos et l'enregistrement des échanges est quelque chose de gênant.

Nicolas CAMOUS demande à Réseau ferré de France de bien vouloir montrer les cartes des zones de passage afin de répondre à l'interrogation des habitants.

Reprise de la présentation par Jean-Marc POUZOLS, chef de mission de la LGV Poitiers-Limoges

Commentaires accompagnant la présentation des cartes des tracé-tests projetées dans la salle.

- Réseau ferré de France a échangé avec les élus sur la base des cartes présentées aujourd'hui. Ce travail d'échanges se poursuit. Les tracés-tests ne sont en rien des tracés définitifs mais permettent de vérifier de manière plus précise les zones de passage préférentielles qui pourraient accueillir une Ligne à Grande Vitesse. Ils ne préjugent en rien du tracé final de la LGV, mis à part dans certains secteurs où les latitudes de passage sont plus étroites en raison des contraintes techniques et environnementales. Pour arriver à ces résultats, des analyses très poussées ont été menées et notamment sur le bâti.

Christophe HUGOT précise que ces cartes seront disponibles au fond de la salle et que les tracés verts représentent les bords extérieurs des zones de passage.

Un participant s'interroge sur la distance qui séparera la LGV de la RN147. → *Christophe HUGOT répond que l'un des tracé-tests effectué a pour objectifs de se rapprocher le plus possible de la RN147 comme le suggéraient les élus rencontrés, et d'étudier la faisabilité du tracé. Cependant, dans certaines zones, en raison de la présence plus conséquente de bâti, RFF a été obligé de s'écarter un peu plus de la RN 147. D'autres tracés-tests vont être étudiés.*

Un participant précise que les habitants désirent des chiffres et demande à RFF de bien vouloir répondre à la question sur la distance minimale entre la RN147 et la RD2. → *Christophe HUGOT répond qu'au niveau de Saint-Bonnet de Bellac, le bord extérieur de la zone de passage est à 150 mètres et le tracé-test à 800 mètres.*

Guillaume DE RUSSE (vice-président du Conseil Général de la Vienne) désire donner la position du Conseil Général de la Vienne à l'assemblée. La LGV Poitiers-Limoges ne constitue pas une priorité du Conseil Général. Les deux priorités sont la mise à 2x2 voies de la RN147 et le développement du TER. Sur ce dernier point, les deux régions, Limousin et Poitou-Charentes, ont considérablement investi pour moderniser la ligne. En ce qui concerne la RN147, le Conseil Général a fait pression sur l'Etat par l'intermédiaire de la ligne Paris-Bordeaux

pour laquelle l'Etat voulait un engagement financier du conseil Général de la Vienne. La participation financière du Conseil Général est conditionnée à la mise à 2x2 voies de la RN147. Le Conseil Général de la Vienne a obtenu de l'Etat un investissement dans la mise à 2x2 voies. Par ailleurs, le Conseil Général a découvert que la réunion du comité des financeurs sur la LGV Poitiers-Limoges a lieu le 6 juillet prochain et s'étonne de ne pas avoir été convié. La priorité du Conseil Général est de désenclaver le territoire, ce qui est l'objectif de la mise à 2x2 voies de la RN147 et non de la LGV Poitiers-Limoges. Cependant, cette dernière correspond à une volonté de l'Etat et des élus de Limoges. Le Conseil Général ne peut donc en faire fi. Il a été demandé de travailler en cohésion étroite avec les services de l'équipement afin de mutualiser les deux ouvrages (LGV Poitiers-Limoges et mise à 2x2 voies de la RN147). Le Conseil Général a demandé que le franchissement de la Vienne se fasse par un pont jumeau avec la LGV Poitiers-Limoges. A l'époque, Réseau ferré de France a répondu que cela n'était pas possible. Cependant, des exemples existent. En tout état de cause, le Conseil Général de la Vienne n'a pas l'intention de signer un chèque en blanc à Réseau ferré de France pour la LGV Poitiers-Limoges. → *Monsieur le Sous-Préfet précise que l'Etat vient de donner un signal fort en inscrivant dans le plan de financement des infrastructures à horizon 2009-2013, la mise à 2x2 voies de la RN147. Richard ROUSSEAU précise que la réunion du comité des financeurs du 6 juillet 2009 n'a pas pour objet de demander un chèque en blanc mais bien de valider une première étape. La démarche est progressive. Lors de la préparation du débat public, une étude économique a été menée. On ne se lance pas dans ce type de projet sans étudier au préalable la rentabilité et les impacts économiques du projet. Cependant, si l'on avait la possibilité de tout réaliser pendant le débat public, le projet serrait bouclé en deux ans. Des études poussées sont encore menées.*

Un participant précise qu'il existe, entre le Danemark et la Suède, un ouvrage commun ferré et routier. Cela prouve que qu'une telle conception est réalisable. Par ailleurs, il se demande ce que Réseau ferré de France entend par habitat diffus. → *Dorothée LABARRAQUE précise que les bourgs et hameaux de l'ordre de 10 maisons et le bâti plus dense ont été différenciés dans les études. Le bâti diffus est par définition plus dispersé et correspond à des surfaces de 1 à 5 habitations.*

Un participant s'estime choqué que Réseau ferré de France se déplace avec un service d'ordre. Il précise également que l'utilité de cette Ligne à Grande Vitesse doit être au centre des échanges. Certains élus ont déclaré que cette ligne n'était d'aucune utilité pour le Limousin et Poitou-Charentes. Par exemple, les élus du pays du Montmorillonnais déclarent que cette ligne n'apportera rien à l'aménagement du territoire. Ce sont donc bien ces élus, mandatés par le peuple, qui doivent choisir et non des élus Limougeaud ou encore Réseau ferré de France. La mise à 2x2 voies de la RN147 aurait dû être faite depuis de nombreuses années. Les élus doivent avoir de la cohérence et du courage. Les élus doivent s'opposer à cette ligne si elle n'est pas utile au Montmorillonnais. Il convient tout simplement de ne pas voter son financement. La Cour des Comptes conteste également le taux de rentabilité de cette ligne. Il ne faut pas s'étonner du déclin du nombre d'électeurs si les paroles et les actes des élus ne sont pas cohérents. → *Richard ROUSSEAU précise que Réseau ferré de France a mené il y a deux ans un débat public qui a révélé l'utilité du projet. Plus de 20 réunions ont été menées, et notamment à Montmorillon et à Bellac. Il est toujours étonné des débats autour de l'opportunité d'une LGV. Lorsque l'on a fait le TGV Nord, cela n'a pas posé de difficultés aux habitants d'Arras. Réseau ferré de France a décidé que les gares d'accueil de la LGV seraient les gares centrales de Poitiers et de Limoges afin de favoriser la connexion avec le TER. Une Ligne à Grande Vitesse est un outil d'aménagement du territoire. Personne n'a dit que la LGV servait directement à répondre au développement de Lussac-les-Châteaux ou de villes intermédiaires. Par contre, en même temps que RFF conduit des études sur la LGV, une modernisation du réseau existant est réalisée, afin d'augmenter au maximum les performances des lignes et la diffusion de la grande vitesse. Les vocations d'une LGV et d'un TER ne sont pas les mêmes. Elles sont complémentaires.*

Un participant estime qu'il y aura donc un train pour les pauvres et un train pour les riches. → *Richard ROUSSEAU demande si les trains de la banlieue parisienne constituent des trains pour les pauvres. Ce sont des trains pour les travailleurs, quelque soient leurs catégories socioéconomiques.*

Un participant précise que Réseau ferré de France n'est que la marionnette des élus et qu'ils sont téléguidés par le ministère. Il n'y a pas besoin d'avoir fait Polytechnique pour affirmer que les raccordements de la ligne vont coûter extrêmement chers et que l'estimation du coût de la ligne est donc obsolète à ce stade.

Guillaume DE RUSSE (vice-président du Conseil Général de la Vienne) précise que les élus du Conseil Général de la Vienne ont été clairs en déclarant que la LGV Poitiers-Limoges ne constituait pas une priorité. Le Conseil Général a décidé de ne pas apporter sa contribution financière à la réalisation de cette ligne. Les élus ont donc le courage de leurs opinions.

Un participant estime que de déclarer que la LGV Poitiers-Limoges ne constitue pas une priorité est de la langue de bois.

Guillaume DE RUSSE (vice-président du Conseil Général de la Vienne) pense au contraire qu'il faut un certain courage politique pour annoncer l'absence de financement. Cela fait 40 ans que le Conseil Général se bat pour obtenir la mise à 2x2 voies de la RN147. Personne ne peut dire que le Conseil Général n'a rien fait.

Thierry MESMIN (Maire de Persac) précise que les élus sont là pour donner leur position et partagent sur le fond l'avis de Monsieur DE RUSSE. Sur la forme, la méthode n'est pas raisonnable. RFF laisse entendre qu'il y a une concertation avec les élus depuis septembre 2008. C'est faux. Les élus ont été réunis pour la première fois le 5 mai 2009. Le comité des financeurs a lieu le 6 juillet 2009 et le Conseil Général de la Vienne n'est pas au courant. La raison principale de l'annulation des réunions publiques, dont celle de Mignaloux-Beauvoir, est que le projet n'est pas abouti et qu'il est impossible de faire un choix de raccordement. RFF cherche donc à passer en force. La confiance finie par s'évanouir. Les élus doivent être associés.

Un participant estime avoir reçu l'information il y a 8 jours et ne pas avoir eu connaissance du débat public de 2006. Il se demande combien de temps il faudrait pour réaliser Poitiers-Limoges avec la ligne classique et sans arrêts. Les gains de temps entre Poitiers et Limoges par la réalisation de la LGV ne sont pas vraiment significatifs pour avoir une réelle plus-value économique. Par ailleurs, il se demande si les cartes présentées ce soir seront disponibles sur le site Internet. → *Richard ROUSSEAU précise qu'il faudrait un peu moins d'1h30 pour réaliser Poitiers-Limoges sans arrêt. Il en faut 1h35 avec quatre arrêts. Christophe HUGOT répond que le site Internet est actuellement en refonte afin de pouvoir diffuser des fichiers très lourds. Les cartes seront donc disponibles sur le site. Jean-Marc POUZOLS rajoute que ces cartes sont, en attendant, disponibles auprès des élus et en mairie.*

Philippe BARRAULT (Maire de Smarves) estime que le débat public était destiné aux grandes administrations et collectivités et non aux élus locaux. A l'époque du débat, un dossier de 80 pages a été réalisé alors qu'aujourd'hui, les élus sont simplement destinataires d'un courrier de la LGV qui se confond avec des publicités. C'est de la diffusion au rabais. Les élus n'ont pas eu connaissance de la moindre étude sur le plan topographique ou économique. Réseau ferré de France n'est pas clair. Par ailleurs, il s'étonne du passage de la LGV Poitiers-Limoges en gare de Poitiers lors que cette dernière est largement obsolète. Il s'interroge sur l'utilité de cette ligne et se demande si un passage par Châteauroux n'est pas plus cohérent. → *Richard ROUSSEAU précise qu'il s'agit de difficultés de diffusion de l'information. Lorsque le courrier est non adressé, la diffusion en*

dehors des centres bourgs est plus délicate à gérer. Réseau ferré de France fera des tirages supplémentaires des documents qui seront mis à la disposition des mairies. Jean-Marc POUZOLS précise qu'il sera fait appel à un autre prestataire concernant la distribution étant donné l'échec du courrier de la LGV n°2. Il propose également aux participants de fournir leurs adresses Internet afin de diffuser des documents d'information. Lors du débat public, RFF avait obtenu les adresses des participants du débat et un courrier leur a été annoncé lors de la reprise des études. Concernant l'opportunité du projet, la demande de Limoges est, de longue date, de disposer d'un accès rapide vers Paris. Lors de la décision de réaliser la LGV SEA, aujourd'hui déclarée d'utilité publique, les acteurs du Limousin se sont tournés vers cette ligne pour obtenir un accès rapide vers Paris sans réaliser de grandes portions de ligne nouvelle, tout comme Midi-Pyrénées et plus particulièrement Toulouse qui a également fait le choix de se tourner vers Bordeaux pour rejoindre Paris. L'examen des diverses alternatives montre que cette solution de barreau Poitiers-Limoges est la meilleure présentant des coûts d'investissement moindres. La solution pendulaire POLT permet de réaliser Limoges-Paris pour 2h30 pour 300M€ (conditions économiques de 2002). Cependant, ce temps de parcours est celui sans arrêts intermédiaires. De plus la solution de, la pendulation a même été abandonnée. Elle ne constitue pas une solution d'avenir en raison des difficultés importantes d'exploitation. Un projet pendulaire Rennes-Brest et Rennes-Quimper a été abandonné pour ces mêmes raisons. Des solutions alternatives ont donc été recherchées : il s'agissait de réaliser des tronçons de lignes nouvelles afin de réaliser Limoges-Poitiers en 2h03 ou 2h05 pour 2,2 à 2,4 milliards d'€. La LGV Poitiers-Limoges est donc la moins coûteuse et apporte des gains de temps conséquents par rapport aux différentes solutions étudiées. Christophe HUGOT précise que des fiches d'information sur les solutions alternatives étudiées par RFF sont disponibles à l'entrée de la salle.

Un participant demande, si Réseau ferré de France, qui prône tant la concertation, est prêt à abandonner le projet si l'ensemble des habitants et des élus locaux le refuse. → *Jean-Marc POUZOLS précise que la concertation permet à tout un chacun de s'exprimer afin que le projet s'intègre le mieux possible dans les territoires. Le débat sur l'opportunité du projet a eu lieu en 2006 et la question sera confirmée au moment de l'enquête publique. Elle permettra de se prononcer au regard des résultats d'études partagés entre les partenaires. A ce titre, les résultats des études économiques seront bientôt disponibles, dès l'étape 2.*

Un participant se dit choqué par les enregistrements, les photos et les vigiles à l'entrée. Il estime que RFF est très fort pour ne pas répondre aux questions et remet en cause très nettement le temps de parcours de 1h30 en cas d'absence d'arrêts intermédiaires sur la ligne classique Poitiers-Limoges. La mise à 2x2 voies de la RN147 va redonner du travail, ce qui n'est pas le cas de la LGV Poitiers-Limoges. Les habitants du Montmorillonais vont simplement regarder passer cette ligne. Il se demande si RFF compte passer en force. → *Jean-Marc POUZOLS précise que l'on est au cœur d'une question d'aménagement du territoire. La prospérité des territoires est liée à la prospérité des grandes métropoles et à celle d'un pays en général. Par ailleurs, il indique que la LGV est complémentaire à un TER. Elle permet de diffuser la grande vitesse dans les territoires et donc favorise la diffusion de la prospérité des villes-centres. Le système de desserte doit être amélioré.*

Un participant estime que l'on parle du développement des TER alors que la tendance est à la suppression des gares locales et au remplacement par des billetteries automatiques.

Un participant estime que l'on ne peut parler d'ouverture sur la façade atlantique en l'absence de ligne directe jusque Nantes. Il se demande si la SNCF exploitera la future ligne ou une autre entreprise privée et demande alors quelles sont les garanties d'une vitesse d'exploitation à 320 km/h dans un tel contexte. Il s'interroge également sur l'exploitation d'une voie unique et les conséquences en cas d'accident. Enfin, il constate que les évaluations du coût d'investissement de la ligne paraissent difficiles dans la mesure où toutes les données et

contraintes territoriales ne sont pas encore évaluées, comme par exemple les mines d'uranium. → *Richard ROUSSEAU* indique que l'ouverture du réseau ferré sera extrêmement régulée, à l'image de ce qui se passe dans l'aviation. Les normes seront bien définies et le Parlement est en train de mettre en place un régulateur ferroviaire. *Jean-Marc POUZOLS* rajoute que la voie unique est un système connu et parfaitement bien maîtrisé en France dans d'autres pays. La seule interrogation que l'on a, à l'heure actuelle, est au niveau de la robustesse de l'exploitation. L'exploitation permettra d'assurer la même régularité. Par ailleurs, les mines sont l'un des sujets qui est à l'étude et constituent une contrainte sur l'une des solutions de passage. Le rapprochement vers Poitiers permettra d'accéder aux échanges à grande vitesse Nord-Sud. Il rapprochera la façade atlantique d'environ 1 heure même si l'accès à Nantes est complexe. Les correspondances devraient néanmoins être améliorées.

Jean-Pierre LIMOUSIN (président de la CCI de Limoges et de la Haute-Vienne) indique que le projet n'a pas uniquement pour objectifs de desservir Poitiers et Limoges mais touche à peu près 3 millions d'habitants et 900 000 emplois en comptant Périgueux, Aurillac ou encore Rodez. Il concerne toute la façade ouest du Massif Central. Il est également inscrit dans la loi et a été voté à l'unanimité la semaine dernière par les parlementaires. Par ailleurs, ce projet ne sert pas uniquement à aller à Paris mais également à Bordeaux et en Espagne. On ne peut qu'être étonné de l'attirance pour la route témoignée ce soir dans un contexte de Grenelle de l'Environnement et de diminution de gaz à effet de serre. Le chantier de la LGV durera trois ans et créera des emplois pour la population locale.

Un participant indique qu'il est convaincu de la chance qu'à la Région Limousin d'obtenir une LGV dans une zone qui est le « trou du cul » de la France. Le Limousin est enclavé. Il existe une autoroute dans la Région Ouest mais rien sur Poitiers et Limoges. Il se demande pourquoi une LGV serait attractive pour Châteauroux et si ennuyeuse pour Limoges. Il demande s'il n'est pas possible d'envisager pour quelques trains à grande vitesse par jour, un arrêt au niveau d'Adriers ou de Plaisance, au Nord de Bellac et Sud de Lussac-les-Châteaux. Ces arrêts attireront des entrepreneurs et développeront l'activité économique.

Par ailleurs, il faut absolument un ouvrage commun entre la LGV et la RN 147 dans le franchissement de la Vienne. Enfin, en considérant que la LGV Poitiers-Limoges constitue le premier barreau d'une transversale et une ouverture vers la façade atlantique, la solution d'avenir ne serait-elle pas d'envisager dès maintenant une ligne à double voie complète entre Poitiers et Limoges. → *Jean-Marc POUZOLS* précise que le débat public de 2006 a conclu en la réalisation d'une LGV Poitiers-Limoges sans arrêts intermédiaires parce que les effets bénéfiques de la grande vitesse disparaissent en dessous d'une distance de 100 km entre deux arrêts. Les trains à grande vitesse sont onéreux à l'exploitation et les arrêter dans des secteurs engendrant peu de trafic ne permettrait pas d'atteindre un équilibre socioéconomique. Par ailleurs, les bureaux d'études de RFF et de l'Etat, chargés de mener les études sur la LGV et sur la mise à 2x2 voies de la RN147, travaillent de manière très étroite afin de répondre autant que possible à la demande des territoires et de vérifier la compatibilité des deux projets. La réponse n'est pas encore disponible, notamment concernant la réalisation de deux ouvrages jumelés dans le franchissement de la Vienne.

Une participante précise qu'elle défend les TER, les écoles, le service public, qui participent de l'aménagement du territoire. Ce n'est pas en regardant passer les trains à grande vitesse que les territoires entre Poitiers et Limoges seront aménagés. Elle indique qu'elle comprend les limougeauds qui ont besoin d'ouverture mais précise qu'elle se sent bien dans la Région telle qu'elle est à l'heure actuelle.

Un participant précise que certains ingénieurs de RFF qui font des expertises de terrain, parfois au-delà de 22h, rentrent dans les propriétés privées sans s'annoncer et se demande de quel droit RFF s'autorise une telle

pratique. → *Richard ROUSSEAU précise que RFF a mandaté des bureaux d'études afin de faire des expertises sur la faune et sur la flore. Cependant, il doute que ces bureaux d'études traversent, sans même s'annoncer, les propriétés privées au-delà de 22h. Jean-Marc POUZOLS précise que des prestataires de RFF peuvent effectivement être amenés à se déplacer sur le terrain pendant la nuit pour collecter de l'information sur certaines espèces nocturnes.*

Un participant demande combien de jeunes agriculteurs vont être impactés par le projet de LGV Poitiers-Limoges. → *Jean-Marc POUZOLS indique que des mécanismes d'aménagements fonciers sont proposés. Ils sont très encadrés et conduits par les Conseils Généraux. Ces mécanismes assurent la pérennité des exploitations et permettent de retrouver pratiquement la situation d'exploitation initiale. Richard ROUSSEAU précise que RFF a pris contact avec les Chambres d'Agriculture et les syndicats d'exploitants agricoles. Des structures communes aux deux départements ont été créées. La méthode est éprouvée et consiste à faire racheter par les SAFER toutes exploitations dont les propriétaires désirent partir à la retraite. A titre d'exemple, les agriculteurs de la Mayenne ou encore de la Sarthe y ont largement trouvé leur compte.*

Le collectif contre les nuisances du TGV se dit étonné des propos de Guillaume De Russe sur l'absence de participation financière du Conseil Général de la Vienne pour le projet de LGV Poitiers-Limoges, alors qu'une position identique avait été prise pour le barreau Tours-Bordeaux de la LGV Sud Europe Atlantique qui a finalement été financé par le Conseil Général. Par ailleurs, les réserves foncières ont mal été traitées dans le cadre de la LGV Bretagne et de la LGV Sud Europe Atlantique. Il faut donc s'attendre à avoir les mêmes difficultés avec la LGV Poitiers-Limoges. Réseau ferré de France est toujours aussi nul dans l'information et la concertation. Il a fallu se battre pour obtenir des réunions publiques dans le cadre de la LGV Sud Europe Atlantique. Le collectif demande au garant d'établir un bilan de la concertation fidèle et précis. → *Jean-Marc POUZOLS précise que l'information a été partagée très rapidement avec les ateliers thématiques, quasiment en temps réel au fur et à mesure de l'avancée des études. Réseau ferré de France est allé à la rencontre des élus dès que les études étaient suffisamment formalisées, en février-mars 2009. Les cartes ont été diffusées aussitôt qu'elles ont été élaborées par les bureaux d'études. Réseau ferré de France a voulu informer très en amont les acteurs et les élus. En tout état de cause, la concertation a commencé bien plus tôt que sur d'autres projets d'infrastructures et se prolongera jusqu'à l'enquête d'utilité publique.*

Christian LARGEAU (Maire de Dienné) s'interroge sur les conditions de financement du projet par RFF, l'Etat et les collectivités et se demande comment ces derniers pourront financer la LGV et la mise à 2x2 de la RN 147. Il déplore qu'il ait fallu attendre le 28 mai dernier pour découvrir les tracés et, plus particulièrement, l'impact sur la commune de Dienné. Il aurait été plus judicieux, avant de définir des tracés, d'aller à la rencontre des mairies afin de mesurer leurs projets et contraintes de territoires. L'activité agricole et touristique sera très fortement impactée par le projet et engendrera une dévaluation importante de la richesse du territoire et de son patrimoine. → *Jean-Marc POUZOLS précise qu'il n'est pas prévu de système de compensation pour les biens situés hors emprise, contrairement à l'impact sur les activités économiques, en particulier agricoles, où des dispositifs de compensation très encadrés existent. L'activité agricole donne lieu à des aménagements fonciers très précis permettant une restructuration adéquate et viable. Les retours d'expérience sur d'autres projets d'infrastructures montrent que le dispositif fonctionne.*

Guillaume DE RUSSE (vice-président du Conseil Général de la Vienne) regrette que le Conseil Général de la Vienne soit mis en cause une nouvelle fois. Il indique qu'il est tout à fait exact que le Conseil Général a participé au financement de la LGV SEA, en raison de la desserte de Poitiers. Cependant, il a refusé de financer la LGV sous forme de pourcentage estimant qu'il ne connaissait pas l'évolution du prix de la ligne au moment des

travaux. Le Conseil Général a participé au financement des études de la LGV Poitiers-Limoges parce que la loi l'y obligeait. Cependant, il a une position claire : la priorité revient à l'aménagement à 2x2 voies de la RN 147 et à la modernisation de la ligne classique Poitiers-Limoges. Les élus doivent gérer des priorités, la LGV Poitiers-Limoges n'en fait pas partie.

Un participant s'étonne que le projet soit déclaré d'utilité publique alors même qu'il ne profitera pas à tout le monde. Ce n'est effectivement pas un agriculteur qui prendra le train à grande vitesse. Le projet va impacter très fortement le tourisme du département. L'intérêt public va d'abord à la mise à 2x2 voies de la RN 147 qui présente un taux de mortalité important. → *Richard ROUSSEAU indique qu'il n'est pas facile d'expliquer ce qu'est un projet d'intérêt national. Pour exemple, si le département d'Eure-et-Loir s'était opposé à la LGV Sud Europe Atlantique, la ville de Tours n'aurait jamais eu le train à grande vitesse. Il convient de tendre vers une solidarité interrégionale. Par ailleurs, il convient de préciser que l'économie locale bénéficiera à minima des travaux. Le TER ne peut pas remplacer une Ligne à Grande Vitesse. L'opposition à cette LGV condamne le Limousin à rester en dehors des grands flux d'échanges économiques. Jean-Marc POUZOLS rappelle également que 30% de l'activité réalisée en phase travaux pour des gros projets d'infrastructure linéaire (autoroute ou LGV) est pris en charge par des petites entreprises locales. La LGV Sud Europe Atlantique a donné lieu à beaucoup de rencontres avec les élus. Cela a permis de mesurer les impacts socioéconomiques du projet en phase travaux sur les territoires.*

Un participant se demande si la voie unique est pertinente et est une solution durable, et qui plus est dans le cas où la liaison transversale de Lyon à la façade atlantique se concrétise. → *Jean-Marc POUZOLS précise que prévisions de trafics montrent que la voie unique sera viable jusqu'en 2050.*

L'association de Sauvegarde de la Gartempe s'interroge sur l'argument mis en avant par RFF d'un coût d'investissement nettement inférieur dans le cadre de la LGV Poitiers-Limoges par rapport aux projets de TGV Limousin et/ou Capitole estimés à plus de 2 milliards d'€. Elle précise que l'évaluation du coût est forcément tronquée dans la mesure où elle n'intègre pas le coût des raccordements. L'association se demande à partir de quand le coût global et exact sera connu et demande si le projet pourra être remis en cause en cas d'évaluation supérieure aux estimations. → *Jean-Marc POUZOLS précise que Réseau ferré de France présentera au comité des financeurs de juillet 2009 l'avancement des études et l'évaluation des coûts. Aujourd'hui, cette évaluation est de 1,3 milliards d'euros (CE 2005) même s'il reste trois ou quatre solutions de passage. Réseau ferré de France présentera à l'automne 2009 une zone de passage préférentielle avec son estimation.*

Nicolas CAMOUS demande à Réseau ferré de France si cela veut dire que les différentes solutions de raccordement restent dans l'enveloppe des 1,3 milliards d'euros. → *Jean-Marc POUZOLS confirme que quelques soient les solutions de raccordement, le coût devrait être aux environs de 1,3 milliards d'euros (CE 2005).* Christophe HUGOT précise que l'évaluation du coût sera plus précise à la fin de l'étape 2.

Bernard MAUZE (Maire de Ligugé) précise que le raccordement de la LGV sur la ligne Poitiers-La Rochelle impacte très fortement un lotissement de Ligugé. Trois ou quatre acheteurs de lots du lotissement par jour se déplacent à la mairie en affirmant qu'ils remettront en cause leur achat si la LGV devait passer à proximité. → *Jean-Marc POUZOLS indique qu'il existe encore plusieurs solutions de raccordement au niveau de Poitiers, à la fois sur la ligne Paris-Bordeaux et Poitiers-La Rochelle. Réseau ferré de France a été questionnée sur la possibilité de réaliser un raccordement sur la ligne Poitiers-La Rochelle. Dès qu'il a été possible de le faire, RFF a présenté ce raccordement aux acteurs des ateliers thématiques.*

Philippe BARRAULT (Maire de Smarves) rappelle que la commune de Smarves est solidaire de celle de Ligugé et qu'une mobilisation commune a lieu à l'espace Rabelais demain soir à Smarves. Il précise qu'il fait partie de ceux qui vont être expropriés et ne rougit pas de défendre ses propres intérêts. Il se demande à partir de quelle distance a-t-on recours à l'expropriation. → *Jean-Marc POUZOLS précise que les acquisitions ont lieu dans l'emprise du projet c'est-à-dire à 25 mètres de part et d'autres des ouvrages de la ligne. L'expérience montre que ces acquisitions se font la plupart du temps à l'amiable, même s'il est désagréable de devoir changer d'habitation. A l'extérieur de l'emprise, il n'est pas prévu de dispositif d'indemnités. Réseau ferré de France a alors l'obligation de protéger l'environnement, notamment en matière de bruit. Dans le cas où des maisons ne pourront être correctement protégées, Réseau ferré de France proposera une acquisition.*

Le Sous-Préfet indique que si un maire a raison de défendre son propre intérêt, l'Etat et RFF ont également raison de défendre l'intérêt général.

Christian LARGEAU (Maire de Dienne) regrette que RFF travaille sur des cartographies obsolètes alors que pleins de projets émergent sur le terrain. Il s'étonne que l'on ne parle pas du fret ferroviaire et du transport de marchandises qui représentent certainement plus un problème que le transport de voyageurs. → *Richard ROUSSEAU précise qu'il y a un lien étroit entre une LGV et une ligne fret. Le projet d'autoroute ferroviaire « Eco fret atlantique » est fortement lié à la réalisation du barreau Tours-Bordeaux de la LGV Sud Europe Atlantique. Par ailleurs, le fret n'est pas en reste et RFF travaille en lien étroit avec l'Etat sur le développement de lignes fret, comme par exemple, l'électrification de Tours-Vierzon ou encore la ligne Bourges-Saincaize. Beaucoup de lignes fret sont donc améliorées. Le rôle de RFF est de répondre aux attentes des élus pour développer le territoire. Jean-Marc POUZOLS précise que les cartes utilisés sont celles de l'IGN. Elles sont complétées par des analyses effectuées avec les photos aériennes Google Earth et, surtout, par des rencontres avec les élus situés sur les zones de passage, afin d'identifier les projets.*

L'association Poitou-Charentes Nature indique que cela fait 10 ans qu'est demandé à RFF de développer du ferroutage entre la région parisienne et Bayonne. RFF répond toujours que les besoins en fret ne sont pas importants. L'association regrette le manque de conviction de RFF pour en finir avec le « tout-camion ». Sur la LGV Sud Europe Atlantique, l'environnement et le bâti ont été négligés et des communes entières ont été saccagées. Aucune compensation digne et sérieuse n'a été obtenue. Par ailleurs, Réseau ferré de France devrait démentir le fait que le barreau Poitiers-Limoges serve à se rapprocher de la façade atlantique. Il s'agit avant tout de se rapprocher de Paris. Le jumelage n'est pas satisfaisant sur le plan environnemental. L'association possède des études qui montrent qu'aucun tracé n'est possible entre Poitiers et Limoges sans qu'il ne fasse des dégâts sur l'environnement humain et naturel. D'autre part, l'association s'étonne que RFF ait fait des choix de zones de passage et de raccordements alors même que les résultats des études naturalistes ne sont pas connus. Les études menées résultent de recherches bibliographiques et n'ont pas fait l'objet d'enquêtes de terrain. La classification des enjeux n'est pas satisfaisante : RFF a refusé de classer en zone d'exclusion les petits hameaux. Le classement en zone d'exclusion nécessite la superposition de 3 enjeux forts. Le résultat est que RFF ne s'est fixé aucune contrainte de passage.

Un participant demande à RFF ce que signifie « l'entrée en terre » dans l'emprise nécessaire à la réalisation des travaux d'une LGV. → *Jean-Marc POUZOLS indique qu'il s'agit de la limite de la géométrie des ouvrages de la voie ferrée, la plate-forme ferroviaire étant réalisée en creux ou en remblais.*

Un participant s'interroge sur la largeur d'une emprise avec un tracé droit et sur terrain classique. → *Jean-Marc POUZOLS indique que l'emprise varie en fonction du relief et du profil de la ligne. L'emprise peut aller jusqu'à*

150 mètres sur des terrains accidentés nécessitant un déblai profond. La suite des études apportera plus de détails et de précisions sur ces éléments.

Un participant demande si les cartes disponibles ce soir seront distribuées dans les mairies. → *Christophe HUGOT confirme qu'elles ont déjà été distribuées à toutes les communes.*

Un participant s'étonne que la plaquette éditée après le débat public de 2006, précisant les conclusions suites au débat, n'ait pas été envoyée à l'ensemble des habitants. → *Richard ROUSSEAU indique que cette plaquette a été envoyée aux personnes qui ont participé au débat public et qui ont laissé leur adresse. Elle est également accessible sur le site Internet du projet. Christophe HUGOT précise que les fiches thématiques disponibles ce soir sont également disponibles sur le site Internet du projet. Jean-Marc POUZOLS rajoute que les lettres d'information sur le projet ont été envoyées à 80 000 exemplaires. Néanmoins, il regrette que la diffusion n'ait pas été satisfaisante. Il présente les excuses de RFF pour ce dysfonctionnement.*

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 à nouveau 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.

Monsieur le Sous-préfet remercie les participants et Réseau Ferré de France pour ces échanges très positifs et sincères et précise que la concertation n'est pas terminée et se poursuivra dès la rentrée.

Fin de la réunion : 23h45