



# LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

## Concertation territoriale

### Réunion plénière

#### Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION

Le Comité des Financeurs du 6 novembre 2009  
 Le dispositif d'études et de concertation en Etape 2  
 Le programme de travail des ateliers en Etape 2  
 Présentation des tracés et variantes en cours d'étude  
 et des principales questions issues de la concertation  
 en cours

DATE DE LA REUNION

Le 26 janvier 2010

REDACTEUR

**V. BERNARD**

PROCHAINES REUNIONS

SOCIETES	REPRESENTANTS	TEL / FAX / MAIL	PRES.	ABS.	DIFF.	CONVOCA
<b>Equipe projet</b>						
RFF	POUZOLS Jean-Marc					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	DZIEDZICKI Jean-Marc					
RFF	DESCAMPS Pierre					
RFF	THOMAS Jérôme					
RFF	TETON Sophie					
RFF	TOUZI DI TERZI Fleur					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
MENSCOM	BERNARD Véronique					
Egis Rail	BREDEL Jean-Eric					
Egis Rail	LATROY Gérard					
Egis Rail	FISCHBACH Stefan					
Egis Aménagement	PLAT Marie-Hélène					
Egis Environnement	LABARRAQUE Dorothée					

<b>Participants à la plénière</b>						
Garant de la concertation	PERIGORD Michel					
Agglomération de Brive-la-Gaillarde	PIRES Gilbert					
ALTRO	BERTRAND Guillaume					
ALTRO	BECHADE Jean-Claude					
ALTRO	CANIAUX Michel					
ALTRO	BROUSSE Vincent					
Association Les Amis de la Terre	CHEVALLIER Christian					
Association Les Amis de la Terre	TRICART Yvan					
Association Les Amis de la Terre Limousin	LAPLANTE Martine					
Association Les Amis de la Terre	TRICART Michèle					
Association Vigilance Saint-Jouvent	MULLER Maryvonne					
Association Vigilance Saint-Jouvent	PESCHER Daniel					
Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne	MAINGUY Louis-Marie					
Chambre d'Agriculture de la Vienne	CALVO Laetitia					
Chambre d'Agriculture de la Vienne et Chambre Régionale	PATRIER Michel					
Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne	MARTINET J.-F.					
Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Limousin	LIMOUSIN Jean-Pierre					
Communauté d'Agglomération de Poitiers	DELPÉRIE Isabelle					

Conseil Général de Haute-Vienne	PERRACHON Franck					
Conseil Général de la Vienne	DUFOUR Héléna					
Conseil Général de la Vienne	PICHON Patrick					
Conseil Général de Corrèze	GEFFRAY Bernard					
Conseil Général de Dordogne	REYTIER Joëlle					
Conseil Régional du Limousin	GANGLER Jacques					
Conseil Régional du Limousin	KRAVETZ Jérôme					
CRPF Limousin	DIDOLOT François					
DREAL Limousin	BIROT Dominique					
DREAL Limousin	BUGE Francis					
DREAL Limousin	LIENARD Bruno					
DREAL Limousin	POUPELLOZ Bernard					
DREAL Poitou-Charentes	LAURENCON Patrick					
DDT de la Vienne	PEZIN Françoise					
DDT de la Vienne	SOUDE René					
DRAAF Limousin	GEAY Francis					
DRAC Limousin	SOYER Claire					
DRASS Poitou-Charentes	LE RALLIER Frédéric					
EPTB Vienne	MALRAISON Cédric					
FDSEA Vienne	AUGEREAU Pierre					

FDSEA Vienne	BERGER Christian					
FDSEA Vienne	JOLLY Jacques					
FDSEA Vienne	MOURREAU Régis					
Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin	JAUNAY Emeline					
Fédération Départementale des Chasseurs de la Haute-Vienne	MAURY André					
Limoges Métropole	FUENTES Serge					
Limoges Métropole	PARROT Jean-Paul					
Limousin Nature Environnement	GRANET Niels					
Limousin Nature Environnement	MENARD Jean-Michel					
SAFER Poitou-Charentes	LENAENS Véronique					
SAFER Poitou-Charentes	POUBLANC Alain					
SAFER Poitou-Charentes	GUILBARD Christian					
SDPPR de la Haute-Vienne	DE MONVALLIER Jean					
SIEPAL	MOREAU Sylvie					
SNCF	FRUCHON Guylaine					
SNCF	SCHNEIDER Raoul					
STCL	LEMAITRE Pascal					
Syndicat des Forestiers Privés du Limousin	BARBLOR Jean-Marie					
Syndicat de la Propriété Rurale de la Vienne	DE MONVALLIER Hervé					

Ville de Limoges	BOULEGE Claude				
Ville de Limoges	DANIEL Jean				
Ville de Limoges	FOURGNAUD Frédéric				
Ville de Limoges	PAIN Pascal				
Ville de Limoges	MARTIN Eric				
-	FLORINE Olivier				

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	DU
<b>CR</b>	<b>MEN</b>	<b>2662</b>	<b>1</b>		<b>23/02/10</b>

**Début de la réunion à 9 h 50**

Jean-Marc POUZOLS remercie les participants de leur présence à cette première plénière de l'année 2010 et présente l'ordre du jour. La réunion étant prévue jusqu'à 13 h et le contenu étant dense, il est recommandé aussi bien à RFF qu'aux participants d'être le plus concis possible.

**1. Rappel des décisions du Comité des Financeurs en date des 6 juillet et 6 novembre 2009 par Jean-Marc POUZOLS**

*cf. diaporama pages 3 à 7 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.*

L'association **Les Amis de la Terre** s'étonne de la présentation de la décision ; elle souligne que le Comité des Financeurs n'avait pas écarté la solution du raccordement PL4 à Limoges et indiqué que le tunnel de la Bastide restait en examen. Il n'avait exprimé qu'une préférence pour PT0. RFF ignore donc ce point.

*A la suite de cette intervention, un participant demande que chacun se présente lors de sa prise de parole.*

**M. Yvan TRICARD** reprend la parole et se présente au titre du collectif « Non à la LGV, oui au POLT » et comme élu du Palais-sur-Vienne.

*→ Jean-Marc POUZOLS répond que M. Yvan TRICARD n'est pas membre des ateliers au titre du collectif qu'il a cité mais au titre des Amis de la Terre. Il rappelle qu'un relevé de la décision du Comité des Financeurs a été présenté par le Préfet coordonateur à l'issue de la réunion du Comité et remis à la presse. Ce relevé de décisions parle du choix du raccordement PT0, et donc de ne pas retenir PL4. Il poursuit la présentation des modalités d'information mises en œuvre pour annoncer cette décision (point presse du Préfet coordonateur, insertion presse, courriels au élus locaux et aux membres des ateliers, Courrier de la LGV n° 3 diffusé dans les boîtes aux lettres de l'aire d'étude, site Internet) et indique que cette décision a été explicitée par tous ces moyens, justement pour éviter les ambiguïtés.*

L'association **Les Amis de la Terre** indique que RFF fait le bilan du Comité des Financeurs mais regrette que le bilan ne porte pas également sur les réunions publiques qui ont été organisées. Une majorité a exprimé une critique forte du projet au cours de ces réunions publiques et surtout ces dernières ont permis l'apparition d'une alternative moins problématique en termes environnementaux. La Convention d'Aarhus mentionne que les associations doivent être associées aux moments décisionnels et elles ne l'ont pas été en fin d'Etape 1. Elle ajoute que le Grenelle de l'Environnement d'octobre 2009 précise que si une alternative vient au jour, elle doit être étudiée. Cela fait deux ou trois fois que cette étude est demandée à RFF et il ne s'agit pas des études précédentes. L'association avertit que si RFF persiste à ne pas appliquer la loi, elle ira au Tribunal Administratif dès la semaine prochaine.

*→ Jean-Marc POUZOLS répond que de multiples débats ont eu lieu en Etape 1, qu'il y a eu des échanges et des partages d'arguments. Dans les sujets évoqués, il n'est pas apparu d'éléments nouveaux par rapport aux études de solutions alternatives présentées pendant le Débat Public. C'est un point que les associations contestent certes. RFF n'a cependant pas eu communication de bases tangibles malgré ses demandes. RFF n'est pas arc-bouté sur cette question et prêt à échanger.*

L'association **Air de nos Campagnes** souligne que normalement, dans une démocratie, la concertation a lieu, elle est suivie de l'expression d'une volonté générale et seulement ensuite les techniciens comme RFF interviennent. En 2004, l'ensemble des citoyens s'était prononcé en faveur d'un aménagement de la ligne POLT.

Deux ans après, malgré cela, s'est tenu un Débat Public sur la LGV Poitiers-Limoges. Un département entier s'est opposé au projet, la CGT Cheminots était contre, la FNAUT contre, etc., etc. Malgré tout, RFF considère qu'il y a un consensus. RFF est le maître et nous sommes ses esclaves. RFF devrait plutôt parler de la façon d'instrumentaliser la démocratie pour arriver à ses fins.

**La Ville de Limoges** regrette qu'on rouvre le débat sur les devoirs de la concertation alors que la présente réunion a pour but d'aborder des choses concrètes. Le Débat Public a tranché ; il y a eu une large concertation qui est passée par les élus, élus au suffrage universel. Les opposants n'étaient pas majoritaires et la concertation n'est pas une prime à ceux qui parlent plus fort. Il y a une volonté très large d'un branchement du Limousin à la grande vitesse et l'association Altro défend une grande transversale. Les concertations ont permis que tout le monde s'exprime, elles ont été efficaces. Les élus qui lèvent les impôts et qui les dépensent sont légitimes. Il y a une immense majorité en faveur de ce projet.

**Un participant indique que** depuis le début, les associations avancent des alternatives, et c'est à RFF de dire si elles sont valides ou non, c'est à RFF de dire si POLT est plus cher, plus utile ou non. Il faut que cette étude soit faite.

**La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Limousin** rappelle que La LGV Poitiers-Limoges est inscrite dans la loi Grenelle, ce qui a au moins la même valeur juridique que ce dont il est question. La loi Grenelle a été votée à la quasi-unanimité. (*Interpellation d'un participant : « Sauf par la Creuse »*). Je ne pense pas que la Creuse ait voté contre. La concertation actuelle porte sur l'article de la loi Grenelle qui porte sur la LGV.

➔ **Jean-Marc POUZOLS** rappelle que la décision ayant conduit à l'inscription dans la loi Grenelle est intervenue suite au Débat Public ; cette étape de concertation est justement prévue par la loi pour analyser les alternatives, ce qui a eu lieu.

**L'association Les Amis de la Terre** rappelle que l'article 1 de la loi Grenelle mentionne que si, au fur et à mesure des études, il apparaît des solutions alternatives, et notamment de meilleures solutions environnementales, elles doivent être étudiées.

**L'association Altro** souligne que le barreau LGV Poitiers-Limoges et POLT sont deux liaisons qui doivent être complémentaires. La LGV Poitiers-Limoges prendrait tout sens comme amorce d'une grande liaison transversale. Savoir quelle est la capacité de la LGV Poitiers-Limoges à s'inscrire dans cette transversale est important. Une pré-étude fonctionnelle a été engagée il y a deux ans dans ce but.

**L'association Air de nos Campagnes** explique que le but de l'étude alternative est d'élaborer un dossier complet, qui pourrait par exemple être examiné par une commission parlementaire. Cela impose à RFF de réaliser une étude complète, portant sur le maintien de la ligne traditionnelle Paris-Limoges et les conditions de sa modernisation. L'association indique revenir d'Hendaye où 15 000 personnes luttent contre un autre projet de LGV qui va saccager l'environnement. Le collectif « Non à la LGV, oui au POLT » est partie prenante de la décision de porter ce dossier au niveau européen et estime que le problème ne doit pas être résolu par des lignes nouvelles qui provoquent un saccage environnemental de cette ampleur. Le projet Altro représente 54 Md€ pour 1 000 km.

**L'association Altro** indique que ce montant correspond en fait au financement de l'ensemble des LGV en projet et rappelle que le débat sur POLT a déjà été fait.

L'association **Les Amis de la Terre** note que RFF dit non à l'étude d'alternatives.

**La Ville de Limoges** précise que s'il y a bien un dossier ferroviaire qui a été étudié et pesé, c'est celui de POLT. Le projet de LGV Poitiers-Limoges a été analysé justement parce la ligne POLT ne permettait pas d'apporter une réponse satisfaisante. Toutes les données économiques ont été pesées et le travail a été remis sur le métier plusieurs fois. Le Limousin est en retard aujourd'hui sur les liaisons grande vitesse. Hendaye est une ligne qui avance vite, entre Toulouse et Bordeaux les acteurs sont en train de débattre du positionnement de la gare d'Agen, la LGV Rhin-Rhône est en chantier : tous les territoires mettent en avant la LGV. Les lignes historiques, comme POLT, ont aussi un rôle à jouer. Les deux projets ne s'opposent pas et les alternatives ont été étudiées. Il semble utile toutefois de vérifier l'aspect juridique mentionné.

L'association **Les Amis de la Terre** indique que le tribunal jugera.

## **2. La présentation du dispositif d'études et de concertation en Etape 2 par Jean-Marc POUZOLS**

*cf. diaporama pages 8 à 12 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.*

- Des solutions de tracé sont recherchées dans la Zone de Passage retenue ; il s'agit de prendre les avis et, sur la base d'une analyse des différentes thématiques (bâti, activités, milieux naturels, technique, exploitation, etc.), de comparer les solutions envisageables.
- Ce travail s'organise en échanges rapprochés avec les élus et les habitants concernés. La décision du Comité des Financeurs du 6 novembre 2009 insiste d'ailleurs sur le rôle central de cette concertation locale. Dans ce cadre, le travail proposé aux ateliers thématiques porte sur les mesures d'insertion, sur les solutions proposées, sur le traitement et les réponses à des questions particulières. Les ateliers jouent également un rôle important pour l'aspect formel qui se prépare avec la consultation des acteurs, et notamment des associations, pilotée par le Préfet coordonateur. L'ensemble de ce travail d'analyse sera présenté au Comité des Financeurs. En fin d'étape, il sera demandé une décision au Ministre des Transports.

L'association **Vigilance Saint-Jouvent** indique qu'une réunion de concertation était prévue dans la commune le 18 décembre 2009. Elle regrette que l'invitation n'ait concerné que certains habitants et avait interrogé RFF à ce sujet : il lui a été répondu qu'actuellement étaient invités les habitants directement concernés par les tracés et les variantes en cours d'étude. Le 11 décembre, un courrier d'invitation parti de la mairie de Saint-Jouvent a été adressé à certaines personnes se trouvant sur le tracé-test. La réunion a été annulée pour raison climatique et tous les participants n'ont pas été prévenus de cette annulation. Cela signifie que le 18 décembre, le tracé était déjà établi. La réunion s'est tenue finalement en janvier. Une personne se trouvant à 2 mm du tracé sur la carte, c'est-à-dire physiquement à 50 m, n'a pas été invitée à la réunion. C'est en voyant leur maison sur le tracé que des personnes présentes ont compris leur situation, d'autant que RFF a indiqué que le tracé ne pouvait pas être déplacé. Sur le côté humain, c'est quelque chose. Par ailleurs, les plans reçus ne comportent pas tous les petits carrés pour les maisons. Les interventions de RFF donnent l'impression que tout va bien, si cela casse votre maison, vous serez indemnisé. Pour le bruit, on nous indique que le passage d'un train ne dure tout de même que 25 secondes, mais c'est cela 24 fois par jour.

➔ *Jean-Marc POUZOLS souligne que cette intervention est très représentative des sujets que RFF a à traiter et elle permet d'en mesurer la sensibilité. Il est persuadé que les représentants de RFF n'ont pas présenté les*

*choses exactement comme cela a été dit et qu'ils sont normalement extrêmement prudents dans les explications sur les possibilités ou non de déplacer le tracé. La concertation est proposée et RFF travaille localement avec les communes ; ces dernières font de leur mieux au côté du maître d'ouvrage. RFF ne souhaite pas imposer aux communes la façon dont elles doivent procéder. Dans le processus d'avancement, il y a un moment, dont RFF mesure la sensibilité, où il faut faire le constat du passage du tracé. Parfois, en cas de variantes, les habitants doivent malheureusement vivre avec plusieurs solutions en suspens ; parfois, ils sont informés plus vite. Ce moment est très difficile. Les explications de RFF peuvent être jugées maladroitement, c'est logique, mais les équipes essaient d'apporter des solutions, qui peuvent aussi être considérées, nous le comprenons, comme dérisoires. Il faut néanmoins présenter les solutions possibles et les équipes sont bien conscientes du poids que cela représente. Elles sont à l'écoute ; elles ont besoin d'information pour essayer d'avancer, pour mieux comprendre les problématiques des habitants.*

**L'association Air de nos Campagnes** fait part du cas d'un habitant de Chaptelat, dont la maison a déjà perdu 50 % de sa valeur et qui n'est plus vendable. Il suggère que RFF ou que la Ville de Limoges, en tant que partisan du projet, rachète cette maison à sa valeur d'il y a un an. Elle indique que sur un projet de LGV les impacts négatifs s'étendent sur 2 ou 3 km. L'association demande si RFF a pris l'engagement de mesurer tous ces impacts afin qu'ils soient intégrés dans l'enveloppe du projet.

**Un participant** souhaite que l'on s'intéresse également à l'intérêt général du projet. Cette infrastructure a été validée. Les territoires se trouvent dans une concurrence internationale ; le développement économique est un impératif au risque sinon de connaître chômage et délocalisations. Il faut ensuite faire confiance à l'Etat pour que les habitants soient correctement indemnisés. Il y a 30 ans, il fallait de 5 à 7 ans pour concevoir et construire une route ; aujourd'hui l'horizon du Lyon-Turin se situe à près de 30 ans. Où est notre compétitivité si la France ne va pas plus vite que les autres pays ?

**L'association Les Amis de la Terre** souligne que les dirigeants de Legrand veulent la LGV pour que leurs cadres se rendent à Paris. Mais ils se rendent à Paris pour prendre l'avion et visiter leurs usines délocalisées. L'entreprise Legrand devrait d'abord relocaliser. Elle précise que l'intérêt général n'est pas de faire des liaisons de ville à ville qui assèchent le parcours. Dans les écrans 11 et 12, il est fait mention des avis du grand public. En Etape 1, il a été demandé des avis au grand public, des réunions ont été organisées ; RFF dit avoir écouté les gens mais il n'y a jamais eu de retours. Le non au projet était pourtant assez fort. L'association demande si l'avis du public sera de nouveau demandé. Elle note que le Comité de Pilotage a disparu de l'écran ; la Convention d'Aarhus fait obligation d'associer les associations à ces Comités de Pilotage.

➔ *Jean-Marc DZIEDZICKI apporte une précision sur la Convention d'Aarhus : elle mentionne que les populations, et non les associations en particulier, participent au « processus décisionnel » et non pas à la décision. Or, c'est bien le cas pour ce projet puisque, après un débat public qui a permis une large participation et un compte-rendu exhaustif réalisé par une commission indépendante, le processus de concertation engagé par RFF depuis 2008 s'adresse à tous les publics sous différentes formes (réunions d'élus, ateliers de travail pluralistes, réunions publiques, etc.) et tout ce qui est dit est acté dans des comptes-rendus qui sont rendus publics et est pris en considération par les équipes de RFF et les bureaux d'études, Et au final, il y a un bilan de la concertation rédigé par RFF qui explique notamment ce qu'il a retenu de cette concertation et qui fait partie du dossier remis aux décideurs, Cette concertation alimente donc bien le processus décisionnel. Il faut souligner aussi que rares sont les maîtres d'ouvrage comme RFF qui mettent en place des démarches de concertation aussi ambitieuses, avec différents types d'instance de dialogue, une charte de la concertation, un garant de la concertation indépendant qui réalise son propre compte-rendu, etc. L'article 1 de la loi Grenelle du 3 août 2009 a été cité sur l'obligation qui serait faite au maître d'ouvrage d'étudier toute alternative : il est lié plutôt, cela sera*

*vérifié, aux études environnementales et études d'impact, qui doivent être réalisées pour comparer plusieurs solutions tout en considérant néanmoins les coûts afférents. Il récuse la qualification de « techniciens » donnée à RFF : RFF est l'un des maîtres d'ouvrage qui développe le plus en France les processus de concertation et c'est aussi un maître d'ouvrage responsable.*

**L'association Air de nos Campagnes** souligne que, dans le cas d'Hendaye, les collectivités basques ont été conduites à réaliser une contre-expertise.

**Le Syndicat Départemental de la Propriété Privée Rurale de la Haute-Vienne** interpelle RFF sur le fait qu'une heure vient d'être perdue à ces débats. Il demande que l'on reprenne l'ordre du jour.

→ *Jean-Marc POUZOLS propose d'avancer dans la présentation.*

**L'association Les Amis de la Terre** fait appel au garant de la concertation. L'association a demandé à faire partie du Comité de Pilotage, dans la mesure également où une association pro-LGV en est membre. Elle aurait souhaité avoir une réponse. Pour ce qui concerne l'avis du public, elle demande à ce qu'un bilan des questionnaires soit tiré. Elle souligne que les *Courriers de la LGV* n° 1, 2 et 3 n'ont jamais été reçus au Palais-sur-Vienne ; il faut que RFF améliore sa distribution.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que RFF a cette fois-ci fait appel aux services de La Poste, qui devraient apporter un meilleur service. La mention de la non-distribution au Palais-sur-Vienne est notée et sera vérifiée. Pour s'assurer de la bonne diffusion, il rappelle que les Courriers ont également été diffusés en « courriers adressés » aux personnes en ayant fait la demande, ce qui garantit qu'ils parviennent à destination, qu'ils sont mis en ligne sur le site [www.lgvpoitierslimoges.com](http://www.lgvpoitierslimoges.com), qu'il existe une newsletter à laquelle on peut s'abonner pour être informé régulièrement et que les coordonnées de la Mission LGV, qui peut être contactée à tout moment, sont rappelées dans tous les documents.*

*Dans la présentation, le Comité de Pilotage se trouve dans le même pavé que le Comité des Financeurs ; ce Comité de Pilotage est une instance consultative qui prépare le Comité des Financeurs. Sa réunion se tient de manière très rapprochée. La participation des associations n'est aujourd'hui pas prévue. La gouvernance du projet est installée, les avis de ces associations seront pris dans les concertations et notamment dans la consultation formelle pilotée par le Préfet coordonateur.*

*Sur le questionnaire, environ 1 000 réponses sont parvenues ; elles sont en cours de traitement et une restitution en sera faite dans le cadre du bilan global de la concertation.*

*Pour ce qui concerne les habitants impactés, RFF est en cours de réflexion sur les dispositifs d'acquisition ; aujourd'hui, les textes ne prévoient pas les moyens d'acquérir en anticipation mais RFF a commencé à développer des solutions de traitement dans la période d'attente. Ce travail s'organise avec les collectivités concernées. L'échange direct sur ces questions avec les personnes concernées est possible.*

**Un participant** informe que le Conseil Municipal de Peyrilhac, réuni la veille au soir, estime que toutes les personnes impactées directement, ainsi que celles qui subiront les nuisances, doivent être associées au projet. Il regrette que son courrier adressé le 22 octobre au garant et déposé à la Faculté n'ait pas reçu de réponse. Plusieurs personnes de sa connaissance, ne s'exprimant ni pour ni contre le projet, se demandent si le projet prépare ou non un plus vaste projet tel qu'il est soutenu par l'Association Altro. Elle souhaite avoir une réponse sur ce point. Par ailleurs, elle souhaite savoir si les remblais seront prévus pour faire passer deux voies à terme et si la ligne pourrait à terme accueillir du fret ; elle demande donc s'il est réellement possible de transformer une voie unique en deux voies. Elle souhaite également savoir de quelle manière seront traitées les zones naturelles qui ne disposent pas de protection particulière et regrette de n'avoir pas vu d'étude sur le fait que des zones humides sont traversées sur la commune de Peyrilhac. Elle demande s'il sera possible de rajouter de l'argent

pour traiter ces problématiques. En particulier, cette zone mériterait sans doute un passage en viaduc, ce qui serait plus avantageux pour les animaux et les hommes. Si le projet devait se faire, il faudrait qu'il soit considérablement amélioré ; par ailleurs, lorsqu'on voit le devenir de la ligne Paris-Arras, il est possible d'avoir des inquiétudes pour celui de la ligne POLT une fois la LGV mise en service.

→ *Jean-Marc POUZOLS indique que toutes ces questions, comme celles concernant le recueil des données sur les milieux naturels, se posent effectivement dans le cadre des études. La question qui est posée sera donc examinée et il y aura des secteurs où des mesures spécifiques seront nécessaires. Il faut positionner le tracé, chercher à éviter les milieux les plus sensibles et ensuite prendre des mesures..*

*La question de l'évolutivité dans le temps de l'infrastructure a fait l'objet d'une décision du Comité des Financiers. Les études prévoient d'analyser et d'apporter des réponses mais il est clair qu'il est très difficile d'élargir un remblai par exemple. Les études doivent approfondir les possibilités d'élargissement à deux voies, définir s'il est possible d'élargir à des coûts acceptables et avec quels types de mesures conservatoires.*

*En ce qui concerne le fret, le référentiel de la ligne ne permettra pas de faire circuler des trains de fret classiques, en raison de la pente mais aussi des questions de dévers qui sont très importantes. En revanche, des trains à grande vitesse fret pourraient y circuler.*

**L'association Altro** indique qu'une intégration du transport des conteneurs serait néanmoins utile, en raison de la proximité des ports de l'Atlantique.

**Une participante** demande ce qu'est la « bathymétrie ».

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que la bathymétrie permet de mesurer le niveau du fond des cours d'eau. Cela concerne particulièrement la Vienne et le Clain et s'intègre dans les études hydrauliques – ces dernières portent notamment sur le dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau.*

**L'association Les Amis de la Terre** demande des résultats des études acoustiques à l'entrée de Limoges dans l'arrivée au droit de Beaubreuil et du Palais-sur-Vienne où les circulations ferroviaires sont denses. L'arrivée en courbe risque de multiplier les effets acoustiques. Par ailleurs, l'ONF a arrêté son projet d'aménagement dans le secteur. Cette entrée doit être étudiée ; un passage couvert permettrait de protéger des nuisances importantes.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que cela est en cours et que le processus d'études intègre bien ce secteur et cette problématique.*

**L'association Les Amis de la Terre** indique avoir posé la question d'un passage couvert au cours d'une réunion, question à laquelle RFF lui a répondu négativement.

→ *Jean-Eric BREDEL répond qu'il était présent à cette réunion et que la réponse donnée indiquait qu'il faudrait étudier cette question.*

→ *Jean-Marc POUZOLS ajoute que le projet se cale progressivement ; cela mérite un travail d'évaluation et ensuite, au regard des impacts prévisibles, une discussion locale.*

**La Fédération Régionale des Chasseurs** rappelle qu'elle représente 10 000 adhérents en Haute-Vienne et 17 000 en Vienne, ainsi que 30 ans d'activités sur le terrain. Ses compétences vont au-delà de la chasse et portent aussi sur les habitats de la faune par exemple. Elle regrette que la présentation n'aborde pas la question de la faune sauvage. La Fédération est en contact avec le bureau d'études de RFF et juge qu'il n'a pas la connaissance du terrain en raison de la faiblesse de ses demandes de données. Le dispositif de concertation propose de travailler ensemble ; la Fédération interroge sur sa rémunération pour répondre aux questions qui lui sont posées dans ce cadre. Une proposition de travail commun a été faite à RFF avant 2006 ; la Fédération se

demande si la concertation n'est pas juste un couvert pour obtenir l'information gratuitement. La Fédération vient d'envoyer un courrier à RFF sur ce sujet.

→ *Jean-Marc POUZOLS informe que RFF a bien reçu le courrier de la Fédération, avec une proposition d'intervention valorisée. RFF est intéressé. Il faut cependant reconnaître la spécificité et les compétences du bureau d'études et de la Fédération, les deux se complétant. Il remercie la Fédération pour cette alerte.*

**La Fédération Régionale des Chasseurs** se dit inquiète, au vu des demandes du bureau d'études, sur l'exhaustivité du recueil de données.

**L'association Air de nos Campagnes** souligne que l'écran n° 16 liste toutes les études et se dit impressionné par les domaines couverts. Elle se demande comment RFF peut conduire toutes ces études alors qu'en réunion à Nieul L'Espoir, il a été annoncé que le nombre de personnes s'occupant du projet est de 4. Elle informe qu'un tunnel creusé sur une nappe phréatique, sur une LGV construite dans les Asturies, en Espagne, avait dû être colmaté avec du béton pré-contraint, mais avait asséché le village voisin : la qualité de la conduite des études est donc capitale.

→ *Jean-Eric BREDEL et Christophe HUGOT répondent que le nombre de 4 est celui des représentants territoriaux de RFF qui conduisent la concertation et non les études. RFF s'appuie sur le bureau d'études Egis Rail pour les études techniques, fonctionnelles et environnementales, ce qui représente une équipe de 15 à 20 personnes ; De plus, Egis Rail encadre pour le compte de RFF, des bureaux d'études spécialisés, qui représentent environ le même nombre de personnels. Les intervenants pour les études, au-delà d'Egis Rail, sont notamment la SNCF Ingénierie pour les études paysagères, les deux Adasea pour les études agricoles et sylvicoles, Ecosphère, Biotope et Aquascop pour les milieux naturels SRT pour la topographie et Fondasol pour les sondages géotechniques.*

**L'association Les Amis de la Terre** souhaite savoir à quel stade, très globalement, se trouve aujourd'hui le projet.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond qu'il faut s'imaginer les études comme une pyramide assez ouverte. Le stade actuel est celui des études d'avant-projet sommaire avec une pré-étude d'impact ; elles couvrent de nombreux sujets. Plus un projet avance vers sa réalisation, plus il nécessite d'études. Il y a un rapport de l'ordre de 1 à 3 en quantité d'études entre l'Etape 1 et l'Etape 2 du projet de LGV Poitiers-Limoges avant le lancement de l'enquête pour la déclaration d'utilité publique. Les études sont encore plus détaillées ensuite avant le début d'une réalisation.*

**L'association Limousin Nature Environnement** demande comment il est possible de définir un tracé sans posséder toutes les données.

→ *Jean-Marc POUZOLS indique que ces questions de la progressivité des études et de leur affinement ont été largement exposées lors de l'Etape 1 du projet et que l'objet des exposés du jour n'est pas d'y revenir, les comptes rendus des ateliers et la documentation méthodologique pouvant être consultés. C'est justement le savoir-faire des bureaux d'études mobilisés. Dans la conduite d'un grand projet, on ne commence pas par des études détaillées généralisées.*

**L'association Les Amis de la Terre** fait remarquer que lorsqu'on contracte des prêts bancaires, on est bien obligé d'avoir des dossiers détaillés.

**Un participant** souligne que le projet passe à proximité de Vaulry avec un impact sonore très important. Il n'y a jamais eu de réponse sur le bruit. Par ailleurs, le projet longe la vallée de la Glaïeule avec 6 m de remblai. Des

mines, assez anciennes, avec une eau extrêmement polluée se trouvent également sur le parcours ; cette eau devra nécessairement s'évacuer dans le Vincou et de cours d'eau en cours d'eau finira dans la Vienne. Il n'y a pas eu de réponse sur ce sujet non plus.

→ *Jean-Marc POUZOLS indique que la question pourra être traitée dans la présentation des tracés et variantes secteur par secteur, présentation qui est prévue maintenant.*

**L'association Les Amis de la Terre** demande combien d'hectares consomme une base travaux.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond qu'une ou deux bases travaux seront nécessaires et que l'emprise varie de 20 à 40 hectares pour une base travaux.*

**L'association Air de nos Campagne** indique qu'elle croit à la vertu du débat contradictoire : France Nature Environnement devrait être rémunéré pour les études milieux naturels, pour s'assurer qu'on ne fasse pas de bêtise.

**L'association Les Amis de la Terre** demande qui remettra en état les routes qui seront défoncées pendant les travaux.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que des plans de transport sont établis et les travaux organisés justement pour éviter trop de dégradations. Les remises en état sont systématiques et sont à la charge des entrepreneurs.*

**La Fédération Régionale des Chasseurs** demande jusqu'à quelle échelle descendent les études et si les chemins et accès seront rétablis.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que ce niveau d'études prévoit le rétablissement de l'ensemble des voies revêtues et comprend une première identification des besoins pour les déplacements agricoles - sachant que des procédures d'aménagement foncier seront certainement prévues après l'enquête publique et qu'elles pourront modifier fortement ces besoins. Le projet prévoit également les différentes « transparences » de la ligne, au plan de l'eau ou des déplacements de la faune. L'identification des besoins qui concernent les chemins de randonnée et les circuits de toute nature est également engagé dans cette étape.*

**L'association Air de nos Campagnes** rappelle que les chemins de terre et les déplacements du bétail, importants dans une région d'élevage, sont à prendre en compte. Elle demande si des passages sont prévus pour les bovins et souligne que l'unité des chemins, y compris des chemins pédestre, est impérative.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que les chemins seront rétablis. Il y aura des cas où des détours seront imposés et d'autres cas où le rétablissement immédiat et facile sera possible. Ces questions s'analyseront dans chaque commune en fonction des situations.*

**L'association Air de nos Campagnes** juge que cela impose une volonté et une enveloppe. Les possibilités dépendront de l'enveloppe prévue. Si dès le départ le critère est de réaliser un passage tous les deux kilomètres...

**Le Syndicat Départemental de la Propriété Privée Rurale de la Haute-Vienne** explique que les communes gèrent ce qui concerne les chemins publics et que les chemins privés concernent les acteurs privés. Les communes règlent cela avec RFF.

**L'association Les Amis de la Terre** répond qu'il s'agit justement d'éviter les erreurs en essayant de rétablir au maximum et qu'il ne faut pas être con.

→ Jean-Marc POUZOLS répond qu'avant de se parler de cette façon, il vaut mieux s'exprimer sur des cas concrets. Ce point est justement un sujet qui peut permettre de mieux identifier comment les rôles se partagent entre les ateliers et les autres acteurs.

**Un participant** demande si la Fédération Départementale de Randonnée Pédestre est associée à cette concertation ou le sera à la prochaine réunion. Elle souhaite que les randonneurs ne soient pas obligés de faire 3 ou 4 km de détour avec un allongement considérable du trajet, par exemple pour contourner un remblai.

→ Jean-Marc POUZOLS répond que ces instances sont intéressantes pour donner une vision globale ; elles sont contactées.

**Le Conseil Général de la Vienne** informe que les représentants de la Vienne apprécient beaucoup ceux de la Haute-Vienne mais qu'ils ont l'impression que depuis 2 h 30 le projet ne va que de Limoges à la frontière de la Haute-Vienne. Ils demandent maintenant à voir les tracés. Par ailleurs, il demande si RFF a prévu le même type de réunion à Poitiers, pour éviter le temps de déplacements aux acteurs de la Vienne.

→ Jean-Marc POUZOLS rappelle que la dernière plénière des ateliers s'est tenue à Poitiers et que RFF s'attache à alterner les réunions entre Limoges et Poitiers.

**L'association Les Amis de la Terre** demande si le bilan carbone inclut les travaux et s'il est possible de disposer de ce bilan relativement tôt. Il ressort des derniers bilans des LGV construites que 15 ou 20 ans sont nécessaires pour récupérer le bilan.

→ Jean-Marc POUZOLS répond que le bilan intégrera la phase chantier et que la production du bilan aura lieu avant la consultation.

→ Sophie TETON ajoute que RFF applique une méthodologie issue de la LGV Rhin-Rhône dont le bilan a été fait en cours de travaux ; il s'agira pour la LGV Poitiers-Limoges à ce stade d'une pré-évaluation.

**L'association Les Amis de la Terre** souhaite le bilan tôt car il éclairera la décision sur le projet ; disposer des chiffres concernant l'intérêt de la LGV pour le report modal sera intéressant.

**L'Association Air de nos Campagnes** demande si, au-delà du bilan carbone, il sera réalisé un bilan énergétique que les associations pourront comparer à la ligne POLT.

**Le Conseil Général de la Vienne** souligne que sa demande de présentation des tracés a été effacée par les questions des associations. Il estime qu'il y a un problème de rigueur dans la méthode mais aussi de politesse.

**Un participant** constate des malentendus dans la méthode de concertation. Il trouve que RFF a beaucoup tendance à apporter des réponses stéréotypées en indiquant que les points se traitent au cas par cas. Il rappelle que son courrier du 22 octobre n'a pas eu de réponse. Si RFF disait : « tous les sentiers de grande randonnée vont être rétablis », cela donnerait aux élus des éléments de réponse pour leurs administrés. L'autre point concerne le coût du projet : il ne s'agit pas que de finances mais aussi de prise en compte de l'ensemble des impacts, de l'habitat, de la faune et de la flore, de l'ensemble des remblais et déblais. Il ne voudrait pas finir par croire que RFF ne veut pas répondre.

→ Jean-Marc POUZOLS indique que sauf si cela était fait exprès, et il ne voudrait pas le croire, ces dernières interpellations pourraient apparaître comme un moyen de déstabiliser cette réunion plénière. Les questions spécifiques pourront tout à fait être traitées dans les réunions dédiées des ateliers. Elles sont notées au compte rendu. Il propose de reporter à la fin de la réunion le commentaire des écrans portant sur le programme de travail des ateliers et de passer à la présentation des tracés et variantes.

### **3. Présentation des tracés et variantes secteur par secteur par Pierre DESCAMPS et Dorothée LABARRAQUE**

*cf. diaporama pages 35 à 103 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.*

#### **Communes d'Iteuil et d'Aslonnes :**

L'association **Les Amis de la Terre** demande la différence de temps de parcours entre la variante Nord et la variante Sud et si la gare desservie est toujours la gare centrale de Poitiers. Elle rappelle que la condition obligatoire est la desserte de centre ville à centre ville.

→ *Jean-Eric BREDEL indique que le raccordement se trouve à 13,6 km de la gare centrale de Poitiers qui est toujours la gare desservie. La variante Nord, en raison de l'abaissement de la vitesse à 160 km/h, dégrade le temps de parcours d'environ 30 secondes.*

#### **Communes d'Aslonnes, La-Villedieu-du-Clain et Gizay :**

L'association **Air de nos Campagnes** indique que l'alternance de talus et de fossés crée des impacts acoustiques plus forts, qui sont amoindris lorsqu'on passe à couvert tout le temps.

→ *Jean-Marc POUZOLS rappelle que la couverture n'est pas la solution proposée. L'assertion sur l'alternance de remblais et de déblais n'est pas exacte dans tous les cas. Partout où se trouvent des zones habitées, il y a des sujets paysagers, de bruit, etc. Toutes les problématiques sont prises en compte*

L'association **Air de nos Campagnes** indique qu'il s'agit bien d'un problème de coûts et de volonté ou non de réduire les impacts environnementaux.

→ *Jean-Marc POUZOLS explique que la couverture pose d'autres problèmes liés aux ouvrages nécessaires, avec des impacts sur les nappes phréatiques notamment et des conséquences en cascade. Cela ne peut se regarder qu'en situation sur le terrain, en fonction de la configuration des lieux.*

L'association **Air de nos Campagnes** se demande si la portion de double voie crée des impacts supplémentaires.

→ *Jean-Eric BREDEL répond que la longueur de double voie n'est pas exactement définie car elle est conditionnée par des objectifs de robustesse qui sont encore à l'étude. Il est prévu aujourd'hui 33 km environ de double voie.*

#### **Communes de Vernon et Dienné :**

L'association **Air de nos Campagnes** demande la hauteur des remblais.

→ *Pierre DESCAMPS répond qu'il s'agit de remblais de 5 m environ.*

L'association **Air de nos Campagnes** se demande si un passage en viaduc ne serait pas préférable.

**Limousin Nature Environnement** indique que les trames verte et bleue et les corridors écologiques doivent être respectés ; les levées de terre peuvent les condamner.

→ Jean-Marc POUZOLS répond que le calage fin n'est pas encore fait. Le secteur étant très plat, un remblai de 5 m est peu élevé. Réaliser des ouvrages d'art comme des viaducs n'est pas le mode habituel pour ce type de section. Les remblais comprennent des franchissements avec des buses sèches notamment.

#### **Communes de Lhommaizé, Civaux et Mazerolles :**

**Le Syndicat de la Propriété Rurale de la Vienne** juge inconcevable que le jumelage ne soit pas la règle afin que tout se trouve dans la même saignée.

#### **Communes de Mazerolles, Goux et Lussac-les-Châteaux :**

**Le Syndicat de la Propriété Rurale de la Vienne** demande quelle est la distance entre les deux infrastructures (LGV et RN147).

→ Jean-Marc POUZOLS répond que le tracé bleu est issu des études d'avant-projet sommaire du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN147. RFF sait qu'il y a sur ce secteur un ensemble de bâtis ; les études ont pour vocation de regarder comment mettre en œuvre le jumelage. Il y aura des approfondissements et il n'est pas possible de préjuger à ce stade du résultat.

#### **Communes de Persac et Moulismes :**

**Le Syndicat de la Propriété Rurale de la Vienne** demande en quoi le projet d'éolien se trouve impacté par le projet de LGV.

→ Marie-Hélène PLAT répond que le projet de LGV se trouve en limite de la Zone de Développement de l'Eolien (ZDE) et que, en raison de la distance de sécurité nécessaire, il pourrait empêcher de placer les deux rangs d'éoliennes qui sont prévus.

→ Christophe HUGOT ajoute que la contrainte est de 200 m environ entre la LGV et le pied des éoliennes.

**Le Conseil Général de la Vienne** informe qu'il a récemment réuni l'ensemble des élus impactés. Seuls les élus de l'agglomération de Poitiers sont favorables au projet, les autres communes sont contre. Il indique que la démarche de contacts bilatéraux avec les communes n'est pas forcément la meilleure et qu'il vaut mieux en ce moment avoir une démarche collective. Il souhaite une réunion avec l'ensemble des élus pour présenter les variantes ; il est nécessaire que le Président du Conseil Général soit informé des variantes préalablement. Il insiste sur le fait qu'une solution doit être trouvée avec la RN147, notamment pour ne pas encercler Lhommaizé. RFF doit se mettre en contact avec la DREAL sur ce sujet.

→ Jean-Marc POUZOLS se dit favorable à la méthode proposée et partage tout à fait le besoin d'un temps de réunion avec l'ensemble des élus pour harmoniser les appréciations. Il rappelle que la période de réserve, qui arrive dès début février, pose une petite difficulté technique dans la mesure où RFF, comme les services de l'Etat, doit suspendre les réunions en nombre durant ce temps. Ce temps de travail avec le Conseil Général est de toute façon incontournable.

**L'association Air de nos Campagnes** explique que cette partie de la réunion est assez douloureuse : les solutions présentées impactent quoi qu'il arrive. Elle rappelle la proposition faite par la Région Poitou-Charentes de réaménager la ligne existante Poitiers-Limoges.

#### **Communes de Moulismes et Plaisance : pas de commentaire**

**Commune de Bussière-Poitevine** : pas de commentaire

**Communes de Bussière-Poitevine et Saint-Bonnet-de-Bellac** : pas de commentaire

**Communes de Saint-Bonnet-de-Bellac et Peyrat-de-Bellac** :

**Limousin Nature Environnement** suppose que les déblais et remblais apparaissant sur les cartes sont plus nombreux dans ce secteur car les dénivelés sont plus conséquents.

→ Pierre DESCAMPS confirme ce point.

→ Jean-Marc POUZOLS indique que les cartes montrent un épaississement par endroit sur les remblais ou les déblais : il s'agit d'une première représentation des volumes, qui donnent une indication des hauteurs relatives.

**Communes de Peyrat-de-Bellac, Bellac et Blond** :

**L'association Les Amis de la Terre** signale que la solution Sud passe complètement dans le Bois du Roi, qui devait être préservé.

→ Jean-Marc POUZOLS rappelle que les tracés et variantes présentés sont issus des retours de la concertation avec les acteurs locaux. Cette solution n'était pas envisagée au départ et elle sera analysée en parallèle et présentée au Comité des Financeurs. Pour les communes, il est important que les solutions alternatives soient étudiées et confrontées aux solutions de départ. RFF est en train de tester cette variante.

**L'association Air de nos Campagnes** juge que cette solution est un manque de respect car elle va provoquer un ravage du patrimoine et de l'histoire. Ce n'est plus le Bois du Roi, c'est le Bois du Fou.

**L'association Les Amis de la Terre** demande à quoi cela sert de prendre une décision sur les Zones de Passage Préférentielles pour, au fur et à mesure, qu'elles ne soient plus contraignantes et que RFF en sorte.

→ Jean-Marc POUZOLS répond que quand RFF écoute les attentes locales, il est critiqué et sinon il est critiqué pour ne pas suffisamment écouter. Les acteurs locaux ont demandé cette variante, RFF, bien que très conscient de la question de la méthode, la propose. C'est aussi aux acteurs des ateliers d'exprimer leur avis sur ce sujet.

**Communes de Blond, Breuilaufa et Vaulry** :

**L'association Les Amis de la Terre** estime que la solution est inacceptable. L'ensemble des élus de ce secteur a émis un non catégorique. La solution est irresponsable car elle massacre un site touristique.

→ Pierre DESCAMPS rappelle cependant que les réunions locales ont fait ressortir cette solution.

**Le Syndicat de la Propriété Rurale Privée de la Haute-Vienne** demande confirmation du fait que le passage au droit des mines se fait avec une différence d'altitude de 30 m et du fait que plus le projet passe au Sud, plus l'altitude est élevée.

→ Pierre DESCAMPS confirme que les déblais sont relativement importants.

→ Jean-Eric BREDEL indique que la hauteur des remblais est d'environ 15 m et celle des déblais d'environ 20 m.

**Le Syndicat de la Propriété Rurale Privée de la Haute-Vienne** demande si cela sera traité avec des ouvertures très larges.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond qu'aujourd'hui qu'à ce stade des études les pentes prises en compte pour déterminer les emprises n'intègre pas la qualité des sols traversés et sont donc standards. Une fois la qualité des sols connue, les ouvertures seront précisées.*

→ *Pierre DESCAMPS précise que les enjeux du bâti sont relativement forts sur Saint-Jouvent et sur Nieul L'Espoir et que les remblais et les déblais sont importants ; ces propositions restent à regarder avec les communes.*

**Communes de Vaulry et Chamboret** : pas de commentaire

**Communes de Peyrilhac, Nieul L'Espoir et Saint-Jouvent** :

**Vigilance Saint-Jouvent** rappelle la présence d'une zone humide avec des écrevisses à patte blanche notamment et demande si cela est pris en compte.

→ *Pierre DESCAMPS confirme que ces enjeux sont répertoriés et pris en compte.*

**Une participante** s'inquiète de l'importance du déblai et interroge sur la provenance des matériaux de remblais, quand il ne s'agit pas de la réutilisation de déblais. Elle demande si le besoin de terre et si les accès chantiers, même provisoires, font eux aussi l'objet d'expropriations.

→ *Christophe HUGOT indique que la largeur des acquisitions foncières prend en compte ces accès. Des analyses permettent effectivement de dire si la terre des déblais peut être ou non réutilisable pour les remblais ; ces analyses concernent aussi les lieux d'où des matériaux peuvent être extraits.*

**Communes de Chaptelat, Limoges et Le-Palais-sur-Vienne** :

**L'association Les Amis de la Terre** demande si le raccordement correspond bien à la zone où se situe un grand viaduc sur la ligne POLT et demande s'il sera nécessaire de construire un nouveau viaduc pour la LGV.

→ *Jean-Eric BREDEL répond que la LGV se débranche au Sud du viaduc, qui n'est donc pas concerné par le tracé de la LGV.*

**L'association Les Amis de la Terre** demande si Le Palais-sur-Vienne sera impacté par des démolitions et comment seront gérés les accès. Le Palais sur Vienne ne sera-t-il pas coupé en 4 du fait du tracé et du raccordement nécessitant une rectification du tracé des voies de la ligne existante Paris-Limoges ?

→ *Jean-Eric BREDEL répond que, concernant le raccordement et la rectification de tracé de Paris-Limoges, cela nécessiterait d'écarter la voie dans le sens Limoges-Paris. Un viaduc supplémentaire au dessus du Ruisseau du Palais pourrait être alors nécessaire. La question du rétablissement des accès sera également regardée. Mais la définition précise de ces ouvrages reste à faire.*

#### **4. Présentation du programme de travail des ateliers en Etape 2 par Jean-Marc POUZOLS**

*cf. diaporama pages 29 à 34 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.*

**La Fédération Régionale des Chasseurs** souligne qu'en Etape 1, les associations départementales n'ont pas su que RFF était en relation avec les communes et les riverains, et n'ont donc pas pu être aux côtés de leurs adhérents, qui sont présents dans toutes les communes. Elle aurait aimé être informée pour pouvoir aider ses adhérents. Elle souhaite connaître les secteurs et les séquences de concertation

→ *Jean-Marc POUZOLS répond que le processus est lancé et va se poursuivre.*

→ *Pierre DESCAMPS explique qu'il s'est agi jusqu'ici principalement de contacts directs, souvent en fonction des disponibilités des communes. Dans l'avenir, il s'agira plutôt de réunions de travail sur invitations.*

→ *Jean-Marc POUZOLS confirme que les grandes étapes seront communiquées pour que la Fédération des Chasseurs puisse se positionner.*

**La Fédération Régionale des Chasseurs** explique que RFF demande des avis et éclairages ; les permanents de la Fédération prennent sur leur temps de travail pour participer et répondre. Cela exige aussi, pour répondre, de faire en amont le même travail que les bureaux d'études de RFF. La question de la rémunération de ce temps se repose.

→ *Jean-Marc POUZOLS rappelle qu'un contact direct va être pris avec la Fédération.*

Jean-Marc POUZOLS conclut en remerciant les participants et en indiquant que des réactions sur les informations présentées peuvent bien sûr être faites par courriel ou par téléphone.

Fin de la plénière : 13 h 50