

LGV Poitiers < > Limoges

Rapport établi par Michel Périgord, garant,

à l'issue de la deuxième étape de la concertation territoriale

1^{er} septembre 2009 – 1^{er} octobre 2010

Le présent document constitue le bilan d'étape 2 établi par le garant de la concertation territoriale relative à la LGV Poitiers/Limoges.

Après avoir présenté un résumé de son activité **(I)**, le garant évalue l'application de la charte de la concertation territoriale mise en place par RFF **(II)**, analyse la posture des opposants et partisans du projet **(III)**, rend compte de la médiatisation par la presse écrite et audio-visuelle au cours de l'étape 2 **(IV)**, et propose des pistes de réflexion à examiner au moment de la mise en place du pilotage de l'étape 3 **(V)**.

SOMMAIRE

	Page
Cadrage du projet de LGV Limoges-Poitiers.....	3
Résumé du déroulement de l'étape 2.....	4
L'avis du garant.....	6
I. Le garant dans l'étape 2.....	7
1. Rencontres du garant avec les acteurs du projet.....	7
2. Présence du garant aux réunions publiques.....	7
3. Niveau de saisine du garant.....	8
II. La mise en application de la charte.....	8
1. Un dispositif d'information et de dialogue amélioré.....	8
1.1. Le site internet.....	8
1.2. Les documents d'information et de consultation.....	9
1.3. Les expositions en mairie.....	9
2. Une typologie de réunions adaptée au contexte.....	10
2.1. Les réunions publiques de type « grand public ».....	10
2.2. Les réunions à la préfecture de la Vienne avec les élus et les représentants associatifs.....	11
2.3. Les réunions en mairie et réunions de proximité avec les habitants.....	11
2.4. Ateliers thématiques et réunions plénières.....	13
3. Regards croisés sur la concertation territoriale.....	15
3.1. Le point de vue des « grands élus ».....	16
3.2. La perception de la concertation territoriale par les élus locaux et les collectivités territoriales (enquête RFF).....	17
3.3. Le point de vue des habitants situés sur et à proximité du tracé projeté...	18
3.4. Le point de vue des agriculteurs et forestiers.....	18
3.5. Le point de vue des responsables économiques.....	19
III. Opposants et partisans du projet.....	20
1. Des opposants fédérés en collectif.....	20
2. Des partisans silencieux.....	21
IV. La presse, un miroir de la concertation.....	21
1. La presse écrite.....	21
1.1. Le profil « en cloche » du nombre d'articles de presse (maximum en novembre 2009).....	22
1.2. L'évolution des articles : en nombre et en contenu.....	22
2. La presse audio-visuelle.....	23
V. Propositions du garant pour l'étape 3.....	24
<i>Annexe 1</i>	26

Cadrage du projet de LGV Limoges-Poitiers

Monsieur Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, dans sa lettre en date du 12 avril 2007, adressée au préfet coordonnateur de la région Limousin, préfet de la Haute-Vienne, a autorisé RFF à déroger au déroulement des études tel que prévu dans la circulaire dite « circulaire Seligmann » en ces termes : « Pour l'organisation des études et de la concertation du projet de LGV Poitiers-Limoges, RFF mettra en place, avec l'accord des collectivités territoriales, un processus du type « co-construction » s'appuyant sur une concertation plus étroite et continue à travers des groupes de travail.

. Étape 1 : évaluation des sensibilités environnementales et des contraintes techniques, aboutissant à la définition des zones de passage préférentielles ;

. Étape 2 : étude et comparaison de variantes d'esquisses dans les zones définies à l'étape précédente ;

. Étape 3 : étude de tracés sur la base des esquisses retenues, puis choix du tracé mis à l'enquête et préparation du dossier d'enquête.

À l'achèvement des étapes 2 et 3, vous me transmettez le bilan de cette concertation, qui comportera l'avis formel des collectivités concernées, accompagné de votre propre avis.

L'objectif de l'étape n° 2 était donc : « étude et comparaison de variantes d'esquisses dans les zones définies à l'étape précédente ».

Le processus de concertation territoriale mis en place par RFF a permis, à la demande des habitants et des élus, de gagner des délais pour déboucher sur un ***projet de tracé préférentiel*** le **30 août 2010**.

Au cours de cette deuxième étape, Madame le Préfet de la Région Limousin, Préfet de la Haute-Vienne, Préfet coordonnateur du projet de la LGV Poitiers-Limoges, a présidé en présence de Monsieur le Préfet de la Région Poitou-Charentes, Préfet de la Vienne, les comités de pilotage (Copi) et les comités de financeurs (Cofi), puis, rendu compte de son action devant la presse écrite et télévisée.

Résumé du déroulement de l'étape 2 :

En étape 1, la concertation territoriale mise en place par RFF visait d'analyser les options fonctionnelles afin de définir la consistance du projet du point de vue des services offerts et de l'économie générale. Les diverses évaluations ont permis, en concertation avec les élus et les habitants, de **définir des zones préférentielles de passage (ZPP) ainsi que les différentes zones de raccordement à Poitiers et Limoges.**

En étape 2, la recherche d'un tracé « définitif » était très attendue par les habitants comme par les élus locaux. L'analyse fine des sensibilités du territoire et les approfondissements techniques adossés à une concertation impliquant l'ensemble des acteurs, ont permis de faire émerger « le tracé le plus favorable possible ainsi que les mesures permettant d'améliorer son insertion »¹.

- **Le 27 octobre 2009**, les analyses présentées aux différents acteurs par RFF en réunion plénière des ateliers thématiques étaient fondées sur un tracé test qui a donné lieu à 22 variantes.

- **Le 6 novembre 2009**, une ZPP était retenue avec une priorité : la prise en compte de l'environnement.

- **Entre novembre 2009 et mars 2010**, la recherche d'un tracé test² à partir de variantes nouvelles a été pilotée dans le cadre de la concertation territoriale avec les populations riveraines et les élus locaux. C'est à la demande des habitants, des associations et des élus, que le franchissement de la rivière Gartempe a été évité, que celui de la Vienne à Lussac-les-Châteaux a été rendu possible avec un minimum d'impact, que le jumelage de la LGV avec la RN 147 a été envisagé. L'entrée dans les agglomérations a nécessité un approfondissement des études : à Poitiers, l'insertion de l'infrastructure a pris le pas sur les contraintes d'exploitation, l'entrée sur Limoges a été opérée selon le mode « des conditions d'insertion et d'exploitation les plus favorables » (Document RFF du 8 février 2010).

- **À partir d'avril 2010**, le tracé a été optimisé. À cet effet, RFF a changé d'échelle, les cartes d'études passant du 1/25 000^e au 1/5 000^e afin d'affiner l'insertion du projet et de rechercher « la solution la plus favorable » lorsque des points sensibles étaient identifiés.

- **Le 30 août 2010**, RFF était en mesure de présenter « un projet de tracé préférentiel », sur des fonds de carte au 1/5 000^e, répondant ainsi à la demande des populations et des élus.

Tout au long de l'étape 2, le garant de la charte de la concertation territoriale a veillé à ce que les principes de la charte mise en place en étape 1 aient bien été respectés et appliqués, que le public avait été informé, qu'il avait pu participer au dispositif de concertation, et que les outils prévus à cet effet avaient bien été mis en œuvre avec des réunions « grand public » à l'automne 2009 et, durant l'été et automne 2010, avec une

¹ In « Les études de tracé et la concertation (2009-2010), RFF, version n° 1, 8 février 2010.

² La méthode d'analyse est fondée sur des analyses multicritères ciblées sur la protection des milieux humains (habitat, agriculture, bruit) et naturels (eau, chasse, zones sensibles).

campagne d'exposition dans les 34 communes concernées par le projet (avec urnes destinées à recueillir les questions du public).

Si le présent rapport entre parfois dans l'intimité de la concertation territoriale, c'est pour montrer comment, dans le cadre de la charte, RFF a été conduit à résoudre des difficultés de nature différentes, parfois contradictoires, tout en restant à l'écoute :

- des **opposants**, qui exposent avec force leurs convictions,
- des **résidents** potentiellement touchés par les tracés étudiés,
- des **élus**, qui soutiennent pour certains la cause de la grande vitesse, d'autres celle du POLT, et d'autres encore qui ne veulent pas subir les impacts de la grande vitesse, et tous sont soucieux du bon traitement des effets du projet pour leurs administrés,
- des **acteurs économiques** qui attendent de la grande vitesse la mise en réseau des métropoles régionales à l'échelle de l'Europe,
- des **associations** au service de causes très variées : agriculture, forêt, environnement, chasse, pêche,
- des **usagers**, qu'ils soient creusois, castelroussins, brivistes, périgourdins, cahorsins, cantalous, poitevins ou limougeauds,
- des **représentants de l'État**, en charge de l'application des lois et de la continuité républicaine.

Associé au pilotage de l'étape 2, le garant a veillé à la prise en compte des recommandations qu'il avait formulées à RFF lors de l'étape précédente, à l'information et la consultation du public et organisé une rencontre CNDP/RFF/garant en janvier 2010.

L'AVIS DU GARANT

En étape 2, RFF a produit une analyse globale et donné des réponses globales. Le public a été spécifiquement informé et consulté, au moyen de réunions publiques en début d'étape et d'expositions en mairies et autres lieux publics en fin d'étape. Au cours des séquences d'information et de consultation, les habitants³ ont posé des questions particulières (leur maison, leur propriété). RFF y a répondu en organisant 530 réunions⁴ de proximité, lourdes à organiser.

Les principes de la charte de la concertation territoriale ont été respectés et appliqués, le public a été informé (lettres et courriers LGV-PL) et il a largement participé au dispositif de concertation (au total 560 réunions) ; les outils cartographiques utilisés étaient de très grande qualité. Ces travaux ont permis d'optimiser les comparaisons des tracés étudiés selon 3 critères : environnement, coût, exploitation.

Le maître d'ouvrage a dressé des bilans au bout de 4 mois, puis de 9 mois de concertation, y compris sur l'esprit de la démarche de concertation territoriale mise en place. C'est ainsi que RFF a été transparent en communiquant le nom des bureaux d'études⁵, les objectifs et les contenus des études.

À l'issue de l'étape 2, le garant proposera quelques pistes de réflexion au maître d'ouvrage portant sur :

- l'approche des questions environnementales,
- le traitement des agriculteurs et forestiers concernés par le projet,
- la question des liaisons et du maillage territorial,
- la question des temporalités du projet.

La qualité de la démarche et de l'expertise du maître d'ouvrage est reconnue par l'ensemble des acteurs, même si parfois les conclusions sont discutées.

Le garant rappelle que la concertation territoriale engagée a pour objet de consulter les élus et les populations avant toute prise de décision relative au tracé de la LGV. Ce n'est ni une instance de décision collective, ni une opération d'enquête publique avant l'heure, ni même un débat sur le débat public, alors que ce dernier a déjà eu lieu.

La concertation sert à faire évoluer le maître d'ouvrage (choix entre les variantes du tracé), qui écoute et prend note des observations relatives aux acquisitions foncières, aux aménagements spécifiques (viaducs, tranchées couvertes, lutte contre le bruit, intégration paysagère de l'infrastructure etc.), afin d'en apprécier la faisabilité.

Les recours éventuels seront à faire valoir au moment de l'enquête publique.

³ Le cas des personnes qui ne sont plus en mesure de négocier leurs biens du fait du projet (âge, mutation professionnelle, projet de développement économique) demande la mise en place d'un traitement spécifique.

⁴ Lors de la rencontre CNDP/RFF/garant du 15 janvier 2010, la CNDP avait recommandé une amélioration de la communication et le traitement des cas particuliers. RFF répond à cette attente en renforçant sont dispositif de responsables territoriaux (2 pour la Vienne et 2 pour la Haute-Vienne) qui vont à la rencontre des populations, y compris à leur demande.

⁵ EGIS Rail, EGIS Environnement, FONDASOL, ADASEA, ECOSPHERE, BIOTOPE, AQUASCOP, SNCF Ingénierie.

I. LE GARANT DANS L'ETAPE 2

Au cours de l'étape 2, le garant a rencontré entre le 1^{er} septembre 2009 et le 1^{er} octobre 2010 : **10** acteurs du projet (personne ou collectif), assisté à **22** réunions qui ont rassemblé au total **2.035** personnes (décompte garant).

Au cours de cette étape, le garant a facilité les échanges entre participants, rencontré divers acteurs du projet, exercé un rôle de recours auprès de RFF lorsque des demandes ou questions relatives à des cas particuliers lui étaient posées.

Il s'est assuré du bon déroulement de la concertation telle qu'elle est décrite dans la charte. Le présent rapport d'étape est fondé sur les éléments récoltés au cours de l'ensemble de ces rencontres et réunions.

1. Rencontres du garant avec des acteurs du projet

- Réunion à la DRAF du Limousin le 28 octobre 2009 (Connaissance des territoires du projet).
- Réunion avec « le Collectif des opposants à la LGV Poitiers-Limoges » le 25 novembre 2009.
- Réunion CNDP/RFF/Garant le 15 janvier 2010 à Paris.
- le Président de la CCI et du CESR du Limousin le 3 mars 2010.
- le Président du Conseil régional du Limousin le 19 avril 2010.
- le Maire de Limoges le 3 mai 2010.
- la Présidente du Conseil général de la Haute-Vienne le 10 mai 2010.
- J. Thomas, responsable territorial RFF, le 16 mai 2010.
- M. Pichon, chargé de mission CG 86, le 1^{er} juin 2010.
- le DREAL du Limousin, le 29 juillet 2010.

2. Présence du garant aux réunions publiques, ateliers et comités

- Réunion préfecture de la Haute-Vienne (RFF/élus), le 7 octobre 2009 (45 personnes).
- Réunion le 8 octobre 2008, s/préfecture de Bellac (45 personnes).
- Réunion le 15 octobre 2009 à la préfecture de la Vienne (43 personnes).
- Réunion publique à Peyrat-de-Bellac le 20 octobre 2010 (210 personnes).
- Réunion publique à Limoges le 22 octobre 2009 (680 personnes).
- Réunion à la préfecture de la Vienne (53 personnes).
- Ateliers thématiques du 27 octobre 2010 (70 personnes).
- Réunion publique le 27 octobre 2009 à Poitiers (520 personnes).
- Comité technique du 29 octobre 2010 à Limoges.
- Réunion à la préfecture de la Vienne, le 2 novembre 2009 (37 personnes).
- Comité de pilotage du 6 novembre 2009.
- Ateliers thématiques du 26 janvier 2010 (Limoges (47 personnes).
- Ateliers thématiques du 20 avril 2010 (Limoges, 39 personnes).
- Ateliers thématiques du 21 avril 2010 (Poitiers, 53 personnes).
- Ateliers thématiques, du 27 mai 2010 (Limoges, 42 personnes).
- Réunion communale à Saint-Jouvent, le 17 juin 2010 (53 personnes).
- Ateliers thématiques du 28 juin 2010 (Poitiers, 48 personnes).
- Comité technique du 29 juin 2010 à Limoges.
- Réunion communale à Persac le 20 juillet 2010 (7 personnes).
- Réunion communale à Lhommaizé le 27 septembre 2010 (29 personnes),
- Réunion communale à Vaulry le 28 septembre 2010 (19 personnes),
- Réunion communale à Mazerolles le 30 septembre 2010 (14 personnes).

3. Niveau de saisine du garant en étape 2.

Entre le 1^{er} septembre 2009 et le 30 septembre 2010, la boîte postale du garant a accueilli **9 lettres**⁶ (10 en étape 1).

La boîte mail a enregistré **98 messages** (contre 72 en étape 1). Parmi ces messages, **47** saisissaient le garant sur des points assez variés (question de l'opportunité, demande de transmission de documents, recours auprès de RFF) et provenaient d'associations, de mairies, de particuliers, ou encore d'un parti politique⁷.

Au cours de l'étape 2, le garant n'a pas rencontré de difficultés particulières, les rapports avec les différents acteurs restant toujours courtois.

II. LA MISE EN APPLICATION DE LA CHARTE

1. Un dispositif d'information et de dialogue amélioré

La communication sur la concertation territoriale et l'avancée du projet⁸ a fait l'objet d'efforts particuliers avec la mise en place d'un nouveau site internet www.lgvpoitierslimoges.com, la mise en ligne d'une lettre mensuelle « **Newsletters** », d'un « **Courrier de la LGV** » qui fait le point sur chacune des deux phases de l'étape 2, **d'expositions en mairies**, de **réunions de concertation en commune et de proximité**.

1.1. Le site internet

Un premier site de la LGV avait été mis en ligne en septembre 2008, conformément à l'esprit de la charte de la concertation. Depuis le 19 octobre 2009, un nouveau site est en ligne. Sa conception permet à l'internaute de visualiser le projet au plus près, à grande échelle (1/5.000^e), commune par commune, ainsi que les renseignements relatifs à la commune choisie.

À partir du site, l'internaute peut :

- s'abonner à la « Newsletter mensuelle » et au « Courrier de la LGV »,
- poser des questions au maître d'ouvrage ou au garant,
- alimenter la réflexion sur le projet,
- consulter le calendrier du projet.

⁶ Lettres reçues : Rolland (réponse+transmission à RFF), Pabois (Réponse+dossier transmis à RFF), GAEC de la Voie (réponse+dossier transmis à RFF), Viollet (opportunité-réponse), Prudhomme (répondu+transmis à RFF), Mariaux (répondu+transmis à RFF), Mairie de Smarves (répondu+transmis à RFF), Association de promotion de la LGV-Poitiers-Limoges (information), et 1 lettre anonyme.

⁷Courriers en provenance **d'associations (19)** : « Air de nos campagnes » (14 courrier-opportunité/environnement/CNDP), « Barrage » (2 courriers-opportunité), « Limousin-Nature-Environnement » (1 courrier-opportunité), « Poitou-Charentes-Nature » (1 courrier, réponse+transmission à RFF), « Vigilance des Monts de Blond » (1 courrier-dossier transmis à RFF) ; **de mairies (6)** : Sant-Jouvent (2 courriers), Smarves (2 courrier), Iteuil (2 courriers) ; **de particuliers (19)** : Auzanneau (1 courrier-opportunité), de la Haye Sant-Hilaire (1 courrier transmis à RFF), Bodin (1 courrier transmis à RFF), Chassaing (1 courrier), Chauffier (1 courrier-point de vue), Mariaux (4 courriers-réponse+transmis à RFF), Messina (4 courriers transmis à RFF), Raimbault (1 courrier transmis à RFF), Rolier (1 courrier transmis à RFF), Rolland (1 courrier-opportunité), Tricart (1 courrier), Vignerie (2 courriers transmis à RFF), Sirieix (2 courriers-documents transmis à RFF) ; **de parti politique (1)** courrier-opportunité).

⁸ La communication sur le projet est relayée par la presse (cf. chapitre IV).

Entre septembre 2008 et octobre 2009 le premier site avait reçu 28 519 visites (113 550 pages avaient été vues, soit : 4 pages par visite).

Les **Newsletters** voient progresser le nombre de destinataires : 227, 332, 594, 1101, 1128, 1130, elles sont ouvertes entre 500 et 600 fois.

Le nouveau **site internet** a été visité à **36 114** reprises au cours de **l'étape 2** entre le 19/10/2009 et le 27/10/2010.

Avec une concertation qui implique les populations vivant à proximité du tracé, ce nouveau site a connu sur les 11 derniers mois une progression de fréquentation de 25 %.

1.2. Les documents d'information et de consultation

Le **Courrier de la LGV** est diffusé (ou adressé à la demande des habitants) dans les boîtes aux lettres des 34 communes de la zone préférentielle de passage (ZPP).

Au cours de la phase 2, deux « Courriers de la LGV » ont été édités.

Le **Courrier n° 3** de décembre 2009 a été tiré à **80 000** exemplaires et distribué dans les zones préférentielles de passage. Il fait le point sur le bilan de la concertation en étape 1, présente les diverses ZPP retenues le 6 juillet 2009, puis, la ZPP retenue le 6 novembre 2009 ZPP qui préfigure la recherche progressive d'un tracé.

Le **Courrier n° 4** de mai 2010 n'a été tiré qu'à **45 000** exemplaires car il est destiné aux habitants de la ZPP choisie :

- 30 600 ont été déposés dans les boîtes aux lettres des 34 communes de la ZPP,
- **1 308** ont été adressés à la demande,
- 100 exemplaires sont déposés dans chacune des 34 mairies.

Sur 4 pages générales ce « Courrier n° 4 » fait le point sur les études en cours, notamment sur la recherche d'un tracé à partir des variantes identifiées, et résume les apports de la concertation dans l'émergence du tracé qui sera proposé en Copi et Cofi. Ce courrier est accompagné de 2 documents de 12 pages chacun (l'un pour le département de la Vienne et l'autre pour le département de la Haute-Vienne) présentant la ZPP avec les variantes sur un fond de carte couleur au 1/25.000°.

Des **lettres « T »** accompagnent l'envoi du Courrier n° 4. Ainsi, les habitants destinataires du courrier pouvaient poser des questions au moyen de cette enveloppe « T ». Entre juin et août 2010, RFF avait reçu **646** coupons.

1.3. Les expositions en mairie

RFF a organisé au cours de l'été 2010 (du 15 août au 15 octobre 2010) des expositions dans les mairies riveraines du projet afin d'aller au plus près des habitants pour les informer et les consulter.

À la date du 27 septembre 2010, **3** communes avaient refusé le montage de l'exposition, **31** l'avait accepté. Cette exposition qui avait fait l'objet d'une information préalable par voie de presse, comportait 2 panneaux, une fiche questionnaire et une urne.

Pour les 3 communes qui avaient refusé l'exposition, les documents [de l'exposition] leur ont été transmis par RFF.

Dans les **urnes** des expositions en mairie, **28** questions ont été déposées à ce jour.

Le principe est relayé par des agglomérations qui reprennent à leur compte l'initiative : Limoges, Périgueux et Brive pour les 150 ans de la gare.

L'information a été largement diffusée. Du point de vue des contributions, Internet reste un moyen marginal dans la mesure où il n'est pas aisé pour tout un chacun de s'exprimer sur la toile.

2. Une typologie de réunions adaptée au contexte

En étape 2, différents types de réunions ont été mis en place à l'attention des élus locaux et des habitants :

- réunions publiques de type « grand public »,
- réunions en mairies, et réunions de proximité avec les habitants,
- réunions en préfecture de la Vienne avec les élus et les représentants associatifs.

Au total plus de 500 réunions (532 au 29/09/2010) ont été tenues pour informer, prendre en compte les demandes des uns et des autres, répondre aux interrogations des habitants impactés par le tracé, et résoudre le problème de l'entrée dans les deux métropoles régionales.

2.1. Les réunions publiques de type « grand public »,

Les 3 réunions de ce type ont rassemblé 1410 personnes. Elles étaient organisées et pilotées par un animateur professionnel. À l'entrée des salles on pouvait examiner les cartes au 1/25.000^e qui étaient affichées et puiser dans la documentation offerte au public par le maître d'ouvrage. Ces documents ont permis d'engager le dialogue avec RFF avant et après la réunion.

- À **Peyrat-de-Bellac**, le 20 octobre 2009, 210 personnes étaient présentes pour 180 places. Au cours de la première partie de la réunion, l'écoute était bonne. Elle s'est dégradée rapidement par la suite. RFF a répondu aux questions posées et aux détracteurs du projet, mais le ton est monté, et au bout de 2 heures, des personnes ont quitté la salle alors que d'autres ont contourné les sortants pour venir vers RFF et poser leurs questions (le foncier est au cœur des préoccupations).

- La réunion du 22 octobre à **Limoges** (680 personnes présentes) était assez équilibrée entre partisans et opposants au projet. Des positions contradictoires ont été présentées, mais, c'est la question foncière qui a constitué la majeure partie des questions posées à RFF, qui a répondu.

- À **Poitiers**, la réunion publique du 27 octobre a réuni 520 personnes. Dans l'amphithéâtre, 5 panneaux « NON à la LGV » étaient déployés. La première partie de la réunion était attentive. Les personnes présentes semblaient inquiètes et venues pour chercher de l'information. En seconde partie, l'animateur a posé les règles du débat et donné la parole à la salle. Pendant toute la séance le débat est resté courtois. Vers 22h15 des personnes ont quitté la salle. RFF a répondu à un large spectre de questions, écouté des prises de position qui n'impliquaient pas de réponse, tel intervenant concluant par exemple « je n'attends pas de réponse ». Vers 23h00 des cris se sont élevés « nous voulons un vrai débat public », « on n'en veut pas [de la LGV] ». La salle s'est vidée à 23h08 après 4h d'échanges.

Les réunions tenues dans les grandes salles (500/600 personnes), ont été tendues. Le 28 octobre, à Poitiers, il y a bien eu 4 heures d'échanges mais, avec des slogans récurrents de type « on n'en veut pas », le dialogue est resté limité. Ce dialogue qui a été interrompu à Peyrat-de-Bellac, a été rendu possible à Limoges.

2.2. Les réunions à la préfecture de la Vienne avec les élus et les représentants associatifs

L'objectif de ces réunions était d'identifier l'hypothèse de tracé qui, parmi les 9 en présence, sera la plus favorable, et ce, dans le cadre de la réalisation de la LGV-Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux)⁹ sur laquelle vient se greffer la LGV Limoges-Poitiers.

- La réunion du 15 octobre 2009 à Poitiers était sous tension. Si à aucun moment le projet n'a été remis en question, en revanche les élus de la Vienne ont des exigences : « il faut aller vite », et « les critères humains doivent passer avant tout ». RFF a présenté les derniers éléments ciblés sur le raccordement de la ligne à Poitiers, et précisé qu'une concertation a été mise en place avec toutes les communes (des maires se plaignaient de ne pas avoir été consultés en amont). Le Préfet a mis en place une méthode de travail : validation des tableaux de critères, sélection de 3 propositions de passage sur les 9 en présence, écoute des *associations* et des *institutionnels* (le 2 novembre 2009), demande à RFF de produire des documents plus pédagogiques, plus clairs pour le public. Cette méthode de travail a été adoptée à l'unanimité.

- À la réunion du 21 octobre 2009, le Préfet a félicité RFF pour la qualité des documents produits et s'est impliqué fortement dans la concertation « j'ai besoin de vous écouter, je souhaite vous écouter [pour] rechercher le meilleur tracé test dans la bande de passage ». Le président du CG 86 s'est étonné : « mon prédécesseur n'a pas laissé de dossier [relatif au débat public de 2006 ; il y a eu un changement à la tête de la présidence entre temps] »... « RFF n'est jamais venu me consulter, c'est cavalier de sa part et je tenais à le dire ». De nombreux maires ont formulé des remarques, posé des conditions prises en compte par le Préfet qui est allé au bout de sa démarche : il y aura des concertations individualisées par commune.

- Pour la réunion du 2 novembre 2009, 25 élus et les représentants de 12 associations étaient présents à la Préfecture de la Vienne. Le Préfet a déclaré qu'il était là « pour prendre des points de vue [...] et, « porter vos propos au COFI, en toute impartialité ; si vous le voulez, je ne parlerai pas ». Le Préfet a repris l'historique du dossier depuis le débat public de 2006 organisé par la CPDP, répondu avec RFF aux questions posées par les représentants des associations (« le Collectif anti-LGV » était présent).

Les représentants de l'État¹⁰ ont pris leurs responsabilités, favorisé le dialogue, suggéré des méthodes de travail en lien avec RFF, et, au final, des compromis ont été trouvés pour le franchissement de la Vienne à Lussac-les-Châteaux, le jumelage de la LGV à la RN 147 (où cela est possible), et l'entrée dans Poitiers par PB3.

2.3. Les réunions en mairie, et réunions de proximité avec les habitants,

Au printemps 2010, 250 réunions avaient permis de caler un tracé test choisi parmi plusieurs variantes dans un premier temps.

Dans un second temps, au cours de l'été 2010, 250 autres réunions concernant l'insertion du projet avaient été organisées (rétablissements routiers, traitement du bruit, aménagements

⁹ Le Limousin s'est impliqué à hauteur de 50 millions € sur le projet de LGV-SEA.

¹⁰ À la réunion à la sous-préfecture de Bellac le 8 octobre 2008, où l'ambiance était calme, le garant a observé une nette amélioration de la situation par rapport aux réunions précédentes. RFF a répondu aux questions particulières posées ce jour (angoisses des habitants, sites miniers de Vaulry, couplage LGV/RN 147 à hauteur de Bussière-Poitevine...) en précisant vouloir donner un maximum de satisfaction et en sachant que certains problèmes ne seront portés à connaissance que tardivement, après la relance des études. Des échanges bilatéraux avec les élus ont été mis en place.

paysagers, problèmes supportés par les exploitations agricoles partagées en deux îlots, problèmes financiers et solutions à y apporter).

Ces réunions ont été organisées par RFF à l'initiative des maires, puissance invitante. Leur mérite est d'avoir clarifié les données du projet, trouvé des solutions à de nombreux problèmes posés. J. Thomas, responsable territorial pour RFF, précise que « pour chaque commune les problématiques sont différentes, aucune séance n'est levée sans que tous les sujets aient été épuisés. Parfois le travail est difficile, mais il n'y a pas d'oppositions frontales, des arguments contradictoires sont échangés sur la biodiversité comme sur le projet du tracé test, qui, selon certains avance trop vite ».

Après une présentation du tracé test et de ses caractéristiques sur le secteur de la commune concernée, RFF répond aux questions d'ordre général, puis présente les plans au 1/5 000^e et répond aux questions particulières des conseillers municipaux et des habitants impactés qui sont souvent des agriculteurs. Les plans sont directement annotés par les participants, ces annotations seront examinées par les cabinets d'étude. Des cas particuliers¹¹ apparaissent.

Avec les exemples qui suivent, le garant restitue une note d'ambiance sur les réunions auxquelles il a pu participer.

- À **Saint-Jouvent** (le 17 juin 2010), pour 21 personnes invitées, 53 étaient présentes, parmi lesquelles des opposants au projet. RFF a présenté le projet (deux variantes restaient à l'étude à ce moment-là), et les contraintes topographiques qui nécessitent des terrassements conséquents. Le débat s'est engagé : les représentants de « Vigilance de Saint-Jouvent » ont demandé qu'un passage en tunnel soit mis à l'étude, que les études hydrographiques soient approfondies, que le choix entre les 2 variantes soit effectué au plus vite afin de « débloquer » les projets des habitants. Un jeune agriculteur dont l'exploitation de 35 ha est coupée en deux a manifesté un profond mécontentement. RFF a expliqué les déblais, les remblais et écouté, sans toujours répondre favorablement aux demandes.

- À **Persac**, la salle des fêtes étant fermée, la réunion a eu lieu au café et sur les 25 personnes invitées, 7 personnes étaient présentes dont 3 agricultrices qui ont exposé les problèmes posés à leur exploitation.

- À **Lhonnaizé** la réunion a été constructive, la démarche de RFF écoutée avec attention, les problèmes identifiés traités les uns après les autres.

- À **Vaulry**, la réunion a perdu en qualité d'écoute avec la présence d'opposants non invités (invités à la demande de participants). Les propriétaires fonciers ont demandé la tenue d'une réunion spécifique aux problèmes fonciers « réunion fermée », suivie d'une « réunion ouverte » où les conclusions seront exposées. Un plan photographique en couleur au 1/6 250^e, représentant la commune avec le passage du tracé de la LGV a été remis aux participants.

- À **Mazerolles**, la réunion a été constructive : les riverains du tracé test des communes de Mazerolles et Gouex qui se sont écoutés ont proposé de nombreuses améliorations (rétablissements astucieux et économes des deniers publics, création de lisières boisées, viaduc à la place d'un remblais de 30 m de haut consommateur de foncier, anticipation de la mise à 2x2 voie de la RN 147 et inscription paysagère des deux infrastructures).

Au fil des réunions, de mairie en mairie, les habitants ont découvert les variantes, participé au choix d'un tracé et à son insertion.

¹¹ Par exemple celui de personnes âgées qui veulent déménager et vendre.

Malgré ce dispositif, quelques personnes ont dit ne pas être au courant du projet. C'est un des rares cas recensés par le garant. De fait, les habitants impactés s'impliquent fortement dans la préparation de l'avant-projet sommaire (APS) en participant aux réunions de proximité.

Dans ce type de réunions, des participants ont demandé à RFF «d'organiser des réunions entre propriétaires fonciers afin d'anticiper les échanges à venir, et, sans la présence de tiers extérieurs à la commune non impliqués dans le foncier local».

Globalement les séances se sont déroulées dans de bonnes conditions, même si de temps en temps le ton est monté en fonction des personnes. À l'issue de ces réunions, les problèmes posés par l'inscription du projet dans l'espace sont connus.

Les réunions de proximité sont plus sereines que les réunions « grand public », même si les échanges restent vifs.

2.4. Ateliers thématiques et réunions plénières

Au cours de l'étape 2, l'expérience de la réunion des **ateliers thématiques** a été poursuivie. Le garant a pu participer à une douzaine d'entre eux qui ont réuni entre 40 et 50 personnes selon les jours. Ces ateliers qui réunissent les acteurs socio-économiques, des associations diverses, les représentants des collectivités territoriales et des services de l'État, ont toujours été très bien organisés avec un équilibre scrupuleux entre Limoges et Poitiers.

Les résultats issus de ces ateliers sont portés à la connaissance de l'ensemble des participants dans le cadre de réunions communes dites « plénières », qui regroupent un peu moins d'une centaine de participants. Ces **réunions plénières** assurent la transversalité de l'information produite par les différents ateliers.

Les participants ont pu librement s'exprimer (et parfois au-delà de l'ordre du jour). Les documents préparatoires étaient d'excellente qualité (les opposants ont félicité RFF pour la qualité de son travail) et les comptes-rendus étaient produits rapidement (transcription des interventions dans les trois semaines, validation de la transcription par les acteurs dans le mois suivant).

- Le **27 octobre 2009**, RFF a remis un CD-ROM à chaque participant « Dossier de fin d'étape 1 ». La première heure est difficile : avant d'entrer dans les études techniques les opposants sont revenus constamment sur le débat public de 2006, les solutions alternatives à la LGV, et RFF a précisé que « le principe de l'atelier n'est pas de reconduire les questions d'opportunité, mais d'apporter des éléments de réflexion utiles afin de proposer au comité des financeurs le meilleur choix possible ». RFF a multiplié les visites de terrain pour trancher entre les solutions possibles, et il a présenté des synthèses extrêmement complètes et fouillées. Des discussions se sont engagées sur le poids relatif des critères dans les analyses de ce type, et RFF a toujours présenté des analyses fondées sur des éléments discriminants et exposé clairement les enjeux. Les opposants ont eu tout loisir de s'exprimer et ne s'en sont pas privés : Limousin Nature Environnement, Poitou-Charentes Nature et Vienne Nature, Les Amis de la Terre, Barrage etc., ont insisté sur le manque d'études environnementales conduites sur le temps long. L'Association de défense des expropriés agricoles et forestiers (ADE 86-87) s'est inquiétée des coupures, de la constitution de réserves foncières, car 80 % des surfaces touchées sont agricoles ou forestières. À chaque question posée RFF a répondu (les réseaux seront rétablis, chaque exploitation fera l'objet d'une étude pertinente etc.).

- Le **26 janvier 2010** à Limoges le début de la réunion était rugueux, RFF a montré comment il prenait en compte « la mesure sensible » du projet en mettant en place un dispositif d'écoute des populations, certes perfectible. En aucun cas RFF ne peut se substituer aux communes. Avec la Fédération des chasseurs 86-87, RFF s'est dit « être prêt à reconnaître les compétences de chacun et de mettre les moyens en place pour faire travailler plusieurs approches... la concertation ça sert à dire les choses ». Même posture avec la Fédération départementale des sentiers pédestres où le CG est associé. À la question de Limousin Nature Environnement relative à l'intégration paysagère de l'infrastructure, RFF a présenté plusieurs possibilités de solutions.

- Les ateliers thématiques du **20 avril 2010**, se sont déroulés dans les meilleures conditions, les opposants au projet étaient présents, courtois, mais fermes : « les méthodes d'études ont évolué, RFF est en retard, Il n'a pas travaillé sur les continuités écologiques, les trames vertes et bleues (TVB) », les chasseurs estiment être consultés « trop tardivement ». Les débats ont été ce qu'ils doivent être : techniques (positionnement de la base travaux, contraintes techniques liées à la vitesse, granulats excédentaires, traitement du bruit et des paysages). Cet atelier thématique, par la qualité des échanges, la qualité d'écoute, a été constructif, comme le suivant consacré au jumelage LGV/RN 147 et à l'agriculture, où toutes les exploitations touchées par le projet test ont été analysées sans oublier les espaces sylvicoles et les aménagements fonciers.

- Au cours des ateliers thématiques du **21 avril 2010**, ont été présentées les variantes de passage en Vienne. L'après midi un débat contradictoire s'est engagé entre RFF et la SNCF à propos des études de trafic, cette dernière contestant le niveau de trafic (sur estimé par RFF), le niveau de prix du billet (sous estimé par RFF) et les pertes de temps liées au jumelage des rames en provenance de La Rochelle et de Limoges en gare de Poitiers.

- Au cours des ateliers thématiques du **27 mai 2010** la recherche progressive d'un tracé en vue de préparer la mise à l'enquête publique, a bien avancé. RFF a précisé que c'est ce projet qui sera présenté après l'été 2010 à la consultation des habitants. À cet effet, RFF a organisé une exposition dans les 34 communes concernées (Cf. p. 9 « Les expositions en mairie »). À l'automne 2010 une consultation formelle, préparatoire à l'enquête publique, sera organisée par le Préfet coordinateur, Madame le Préfet de la Région Limousin¹².

- À l'occasion des ateliers thématiques du **28 juin 2010** à Poitiers, les opposants ont demandé à avoir accès « aux rapports bruts, et pas seulement aux synthèses », mais également « le réexamen de l'hypothèse d'entrée en PL4 au Palais-sur-Vienne à la place de PT0 », car, « au Palais-sur-Vienne il n'y a pas eu de réunion avec la population ». Les agriculteurs ont insisté sur la mise en place de réserves foncières avant la DUP (la SAFER était présente).

RFF a expliqué que **le jumelage de la LGV à la RN 147 est une expérience rare**¹³, l'opération semble possible pour 3 tronçons respectivement de 16, 11 et 6 km, soit 33 km.

¹² Le Comité des financeurs réuni le 30 août 2010 a proposé un tracé pour le projet ; cette proposition sera soumise à une consultation des acteurs concernés, puis à une décision du Ministre en charge des Transports prévue fin 2010-début 2011. Dans un communiqué de presse, RFF invite les habitants à exprimer leurs avis grâce à une exposition proposée dans les mairies des 32 communes riveraines du projet, et ce, du 1^{er} septembre au 8 octobre 2010 (Le Populaire du 25-09-2010).

¹³ L'opération est possible dans la mesure où les deux projets sont à des stades d'études assez proches ; il existe des jumelages avec la LGV Nord et l'autoroute Paris-Lille.

Ensuite, le programme des études est affiché, mis en perspective (fin étape 2, étape 3), et, le chef de projet explique ce qu'il fait, et fait des comptes rendus en permanence.

À propos de l'étude d'impact, RFF précise que depuis le décret du 30 avril 2009 l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact doit être joint au dossier d'enquête.

Dans ces ateliers, quelques opposants associatifs au projet ont jugé certains documents « inintéressants ». En début de réunion, ils ont capté une partie du temps de parole (souvent 40 à 60 minutes) ce qui a irrité d'autres participants, et généré des débordements horaires.

Les échanges, même s'ils restent rugueux à ces moments-là, ont toujours été possibles, les participants aux ateliers ne remettant pas en cause les méthodes d'analyse, exception faite de certains choix effectués en fonction de critères « les moins défavorables » (indicateur symbolisé par une couleur orange).

L'intervention en atelier thématique du représentant de la SNCF (le 21 avril 2010), relative au trafic, aurait probablement été plus opportune en comité technique.

Il est probable que RFF attendait plus des associations environnementales dans la mesure où elles n'ont pas livré beaucoup d'informations susceptibles de compléter celles de la DIREN. C'est là une **première limite** des ateliers de la concertation territoriale engagée sur ce projet.

Une **seconde limite** est liée au développement des réunions locales qui font que les ateliers deviennent plus des lieux d'information, d'échange, que des lieux propices à une fertilisation croisée..

Cependant, ces ateliers ont été positifs dans la mesure où les opposants discutent et proposent des améliorations de tracé, d'insertion (passage en tunnel ici et là), anticipant la phase suivante. Au cours de ces ateliers des avis ont été émis, des éclairages donnés, ils ont aidé à la préparation des documents de fin d'étape. Par ailleurs, des instances de travail¹⁴ émergent de ces ateliers en fonction des thématiques (agriculteurs, chasseurs). **Au cours de l'étape 2, ces mêmes chasseurs, pêcheurs, forestiers, agriculteurs pensaient être arrivés au bout du processus des ateliers de la concertation territoriale et qu'il convenait à présent « de changer de format » pour travailler à une échelle plus fine**

Dans ces ateliers, RFF a présenté des documents techniques et répondu aux questions posées.

3. Regards croisés sur la concertation territoriale

Avec la campagne pour les élections régionales de 2010 la pérennité de la ligne historique devient un enjeu politique. Les présidents des conseils régionaux du Limousin, du Centre et de Midi-Pyrénées disent « oui à la LGV, mais pas au détriment du POLT¹⁵ » (04-12-2009).

Après deux projets avortés, le projet de LGV Limoges-Paris par Poitiers, a été accueilli avec scepticisme (sinon désintérêt) par nombre d'acteurs. Depuis le débat public organisé par la CPDP en 2006¹⁶, les mandats des maires, députés et conseillers régionaux ont été renouvelés. Avec l'arrivée de nouveaux élus¹⁷ une partie de la mémoire de la CPDP a été perdue¹⁸.

¹⁴ Madame le Maire du Palais a pu dire que le tracé qui lui était proposé « restait à aménager ».

¹⁵ L'Association « Urgence ligne POLT » a publié en juin 2010 un mémorandum de 18 pages relatif à la promotion et le développement de la ligne et des dessertes ferroviaires de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Les signataires ne sont pas mentionnés.

¹⁶ Malgré les 20 réunions organisées entre le 5 septembre 2006 et le 13 décembre 2006, mais peut-être insuffisantes sur les territoires des 3 fuseaux étudiés.

¹⁷ Qui fait dire au maire de Fleury « Le débat public nous a ignorés en 2006 ».

3.1. Le point de vue des « grands élus » (enquête du garant¹⁹).

Le garant a été reçu à sa demande, par quelques « grands élus ».

- En **Haute-Vienne** les personnalités consultées se déclarent être satisfaites tant par la qualité du pilotage de la concertation territoriale par RFF, que par les résultats obtenus en respectant les délais.

Le *Président du Conseil régional du Limousin* estime que « l'objectif est atteint ». Pourtant « le débat public n'était pas très bien organisé, d'où un brouhaha permanent ». Il regrette de « n'avoir pas eu connaissance plus tôt des résultats du sondage [...] l'intérêt général étant porté à 80 % par la population limousine ». Il constate que RFF est allé au bout du processus de concertation, mais qu'il « [lui] revient de faire connaître les 500 réunions de concertation... on ne le sait pas suffisamment, dire que tout est accessible, qu'on ne vous cache rien, qu'il ne faut pas hésiter à aller sur internet ». Il souhaite que « les choses soient bien faites et les délais tenus au regard de la DUP : le Ministre doit signer avant Août 2011 ».

Le *Maire de Limoges*, on « aurait dû mieux exploiter les conclusions du débat public », mais, relier Limoges²⁰ à Poitiers, « c'est intelligent », et « ce qui a été fait dans le cadre de la charte, c'est énorme, il faut rendre justice au travail de RFF ».

La *Présidente du Conseil général* de la Haute-Vienne, après avoir mentionné quelques failles (problèmes de communication) en début de concertation, se félicite du travail de RFF « qui est allé au-delà de ce que l'on pouvait attendre. Les procédures ont été respectées, la concertation a eu lieu et que l'on ne revient pas sur ce qui a été acté. Les études avancent à un rythme normal, y compris sur les problématiques foncières ».

- **Le contexte particulier de la Vienne** n'a pas encore permis la mise en place d'entretiens équivalents.

La Présidente du Conseil régional de Poitou-Charentes, n'a pas donné suite. Dans la presse régionale où elle s'exprime sur le sujet, on peut relever les expressions « semblant de concertation », « absence réelle de débat public et précipitation préjudiciable à la réflexion »²¹, au total, un projet « ni acceptable, ni pertinent ». La Présidente du Conseil régional relève « un cruel manque de concertation alors que le projet était connu depuis l'automne 2006 », que « la commission du débat publique s'est déroulée dans un contexte et à un moment où la population, insuffisamment informée et sensibilisée, n'a pu mesurer l'étendue des décisions qui allaient être prises » (Le Populaire du 27-10-2009). Le 7-12-2009 elle dit « oui à une LGV, à certaines conditions ». La Présidente organise ses débats et demande à la fois la révision d'un projet qui « manque de transparence et n'a pas de pertinence économique », et « une nouvelle phase de réelle concertation » (30-08-2010). Le 24 septembre 2010, sur France Bleu Poitou, elle souhaite éviter « une autre saignée sur le territoire » et demande que soit examinée l'hypothèse d'une amélioration du TER sur la base

¹⁸ Reste le rapport de la CPDP en ligne jusqu'au 29-01-2012, www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org.

¹⁹ Une fiche préparatoire à l'entretien avec le garant a été adressée aux « grands élus » (Annexe 1).

²⁰ Quand on analyse les visites du site de la ville de Limoges, il ressort que les 9 premiers pôles de visite sont : Paris (103 000 visites/311 000 visites en 2009), Poitiers (18 000 visites), La Rochelle (12 000) Bordeaux (10 000), Toulouse (8 000), Lyon (6 000), Niort et Nantes (4 000), ensuite il y a rupture. Il y a bien une réalité des complémentarités entre Limoges et Poitiers, et Limoges apparaît bien comme une ville de l'Ouest français ; en cela, la greffe de la LGV PL sur la LGV SEA a du sens.

²¹ Nouvelle République du 16-10-09).

de l'évolution technique des nouveaux matériels roulants. Toutefois, dans une déclaration récente sur France Bleu Limousin (11-10-2010), la Présidente de Poitou-Charentes se montre beaucoup moins réservée sur l'utilité du projet tout en contestant le financement demandé désormais aux collectivités pour les projets de LGV. Le garant constate un décalage entre les appréciations de la Présidente du Conseil régional de Poitou-Charentes et le travail de terrain produit par RFF.

Le Maire de Poitiers, a accepté le principe d'une rencontre.

Le Président du Conseil général de la Vienne, souhaite attendre un peu pour rencontrer le garant, son chargé de mission pour la LGV a cependant précisé sa pensée : « RFF communique très mal, ne sait pas tempérer, et, la mise à 2x2 voie de la RN 147 est un préalable à cette LGV parce que les élus ont un raisonnement d'avenir pour leurs territoires ».

Un **grand élu creusois** « refuse de se laisser enfermer dans le débat stérile pour ou contre la LGV », mais insiste « sur la modernisation de la ligne historique dans le cadre de la liaison La Souterraine-Paris²² ».

En **Vienne et Haute-Vienne**, les grands élus s'accordent sur le fait que « l'on a besoin de réseau pour se déplacer », et qu'il faut « lutter contre le repli sur le local et les égoïsmes ». Une évolution se dessine en avril 2010 : 6 villes souhaitent soutenir et accompagner la création de la LGV Limoges-Poitiers : Limoges, Brive, Tulle, Guéret, Périgieux et Cahors.

Au cours de la phase 2 le discours évolue, le débat mûrit.

3.2. La perception de la concertation territoriale par les élus locaux et les collectivités territoriales, (enquête RFF).

Au printemps 2010, afin de tirer les enseignements de l'étape 1 en vue d'améliorer le dispositif de concertation en étape 2, RFF a diligenté une enquête, sous forme d'entretiens, auprès des maires des communes concernées, des collectivités et des acteurs socio-économiques, au total 18 auditions, et une démarche globalement bien accueillie.

Ces entretiens ont permis de récolter les perceptions que certains acteurs pouvaient avoir du projet et de la conduite de la concertation. Cette récolte d'impressions n'est pas représentative de la population et ne porte pas de jugements de valeur, elle reflète « le dit » des personnes interrogées. Cette enquête constitue une aide au pilotage de l'étape dans la mesure où les gens sont invités à présenter leur lecture des enjeux, leurs perceptions sur les rôles, leurs attentes pour la conduite de l'étape 2.

De ces entretiens il ressort que pour les maires des communes traversées la LGV est perçue comme inutile et pénalisante²³, que la rentabilité économique n'est pas prouvée, ni mêmes les effets en terme de développement local, que les projets de pendulation²⁴ pouvaient conserver un intérêt et que pour eux les priorités sont la ligne TER et la RN 147 à 2x2 voies.

²² La Souterraine est déjà à 2h30 de Paris.

²³ Les élus locaux sont très souvent opposés au projet, mais ils évoluent eux aussi : le Maire de Peyrilhac reproche à RFF « une absence de sincérité dans la communication, liée aux réponses évasives de RFF -01-11-2009», Monsieur le Maire de Persac « le manque de communication et de concertation jusqu'à présent (décembre 2009), le Maire d'Iteuil « l'an passé pas d'information, cette année le projet est défini. Ces procédés sont insupportables ». (11-01-2010).

²⁴ Les enjeux environnementaux passent au premier plan, avec les aspects socio-économiques, sans que l'alternative de la ligne historique ne soit pour autant abandonnée : la question de l'opportunité ressurgit régulièrement avec « Urgence POLT » le 27 juin 2010 par exemple, mais elle semble bien être à présent reléguée au second plan.

Ces maires estiment qu'ils ne se sont pas sentis concernés par le débat public de 2006, qu'ils n'ont pas eu connaissance de la démarche, que les élus de 2010 ne sont pas ceux de 2006, et que le débat public n'a pas joué son rôle. Au fond, ils étaient spectateurs et non acteurs. Ils estiment que la concertation territoriale engagée en 2009 est trop tardive, la démarche de RFF plus informative que concertante (ou réflexive), bref qu'ils ont toujours « un train de retard », que le choix de PB3 est « un coup de massue », et que les communes traversées seront définitivement pénalisées.

Cette perception a basculé avec la structuration de la démarche entreprise par RFF au niveau local début 2010. Mal comprise au début, elle a été recadrée et les objectifs expliqués au niveau local en descendant au niveau de la parcelle lorsque le tracé devient précis. Si les maires ont l'impression d'être « entre le marteau et l'enclume », les résidents se sentent écoutés, ils veulent des mesures d'insertion, et s'ils doutent de la prise en compte de leur démarche dès l'APS, ils s'accordent sur un point : « il vaut mieux casser et indemniser que de passer près des maisons ». Au printemps, tout le monde souhaite que le tracé intervienne au plus vite, l'image de RFF est bien perçue et les maires ont joué leur rôle en favorisant la tenue des réunions.

Les collectivités et les acteurs socio-économiques adhèrent aux enjeux du projet : Limoges joue « à armes égales » avec les autres capitales régionales, Poitiers devient un carrefour TGV à l'instar de Mulhouse, les deux capitales régionales entrent dans le concert des capitales régionales européennes. La perception du projet est favorable, mais la question de son financement reste cruciale et les acteurs socio-économiques sont en attente d'outils sur les questions d'utilité publique du projet et d'utilité pour les territoires (les territoires ruraux ne se sentant pas, ou très faiblement concernés). Tous s'accordent pour dire que la concertation locale reste une priorité et émettent des propositions concrètes pour mobiliser davantage les acteurs²⁵.

Depuis mars 2010 les responsables territoriaux de RFF se présentent régulièrement (souvent à la demande) devant les populations pour donner des informations précises, au plus près du terrain, et prendre en compte des propositions qui évoluent avec le projet.

3.3. Le point de vue des habitants situés sur et à proximité du tracé projeté

Les habitants éprouvent des difficultés pour appréhender le projet dans sa globalité, ils expriment leurs inquiétudes, leur mécontentement. Ce sont les personnes situées à proximité des tracés étudiés qui sont présentes aux réunions. Au-delà de 400/500 m, elles se sentent moins, ou pas concernées, d'où leur absence.

Le garant a pu constater qu'à proximité des métropoles régionales²⁶ il y a plus de personnes présentes que de personnes invitées aux réunions (les opposants s'invitent). En rural isolé la situation est inverse.

Le débat sur la LGV estompe celui sur la mise à 2x2 voies de la RN 147 tout aussi consommateur d'espace agricole, et d'impacts environnementaux. Un lecteur conclut : « Je préfère une LGV à une 2x2 voies qui induira plus de voitures et donc plus de pollution ».

²⁵ Cf. Le document de conduite des entretiens, restitution, 19 avril 2010, 16 p.

²⁶ Les Limousins sont plus sensibles à l'emploi (56 %) qu'à la protection de l'environnement (43 %), et dans les deux départements il se trouve des personnes qui militent pour la mise en réserve de terrains en vue d'une deuxième voie (Le populaire du 03-02-2010) dans la perspective de la création d'une liaison Ouest-Est.

Dans les réunions de proximité, si les plans au 1/5 000^e ont été très appréciés, la notion d'« intérêt public » n'était que très rarement évoquée²⁷.

3.4. Le point de vue des agriculteurs et forestiers

Une typologie provisoire des agriculteurs situés sur le tracé fait apparaître des acteurs assez différents : quelques agriculteurs sur le départ, une majorité de jeunes agriculteurs sur des exploitations allant de 35 à 450 ha. L'agriculteur sur 35 ha ne pourra pas continuer son activité, celui sur 450 ha aura une capacité de résilience mais devra reconsidérer ses plans de culture et son organisation, l'agricultrice sur 42 ha, qui élève des chevaux, développe des activités équestres, exploite des gîtes et envisage l'implantation d'un champ photovoltaïque, devra déplacer son activité (circuits équestre coupés). Reste le cas des propriétaires bailleurs qui s'interrogent pour les parcelles et îlots de cultures situés de part et d'autre du tracé.

Les agriculteurs demandent d'ores et déjà la constitution de réserves foncières (1 500 à 1 800 ha), les forestiers la compensation des superficies boisées perdues (1ha pour 1ha en Haute-Vienne, 2ha pour 1 ha perdu dans la Vienne, département faiblement boisé).

3.5. Le point de vue des responsables économiques

L'arrivée de la grande vitesse est perçue comme un levier de développement. Sur le court terme, le chantier sera créateur de 4 000 emplois permanents, sans compter les emplois induits (restauration, hébergement, réparation) ; de nouvelles formations devront être mises en place (travaux publics). Sur le moyen et long terme, l'infrastructure véhiculera une image de modernité valorisante pour les territoires dans la mesure où elle insufflera des dynamiques que l'on peut observer dans les capitales régionales déjà desservies. Pour les 200 entreprises déjà implantées, la grande vitesse sera un moyen de rester compétitives, d'accroître le flux des affaires, d'évoluer sur les grands marchés européens. La CCI est disposée à mettre en place un comité d'écoute avec pour objectif de fonder une « **Caisse d'intervention** » alimentée en partenariat avec les Domaines et la Caisse des Dépôts afin d'aider à trouver des solutions aux problèmes fonciers des personnes soumises à une « **impérieuse nécessité de réalisation de leurs actifs immobiliers** ».

Entre septembre 2009 et septembre 2010 le garant a pu constater une augmentation des échanges de qualité : un opposant emblématique au projet a même félicité RFF pour la qualité de la concertation.

Cette concertation territoriale mise en place par RFF a conduit ce dernier à organiser 550 réunions d'ampleur et de nature différentes. En étape 2, RFF a fait un effort en direction des habitants et des conseils municipaux pour s'assurer que tout un chacun avait bien été informé et avait pu apporter ses contributions et ses demandes dans le cadre de l'APS. À cet effet, une fiche « méthode » expliquant « comment les participants dessinent [ensemble, et à partir de travaux préparatoires] les différentes solutions [pour un tracé] », avait été publiée en février 2010.

Par ailleurs, une enquête IFOP de janvier 2010 nous précise qu'en Haute-Vienne 99% des personnes sondées (1 006) avaient entendu parler du projet, dans la Vienne : 92 %. Les

²⁷ Ou alors il est évoqué à charge avec ce slogan sur la RN 147 « *Le TGV ! D'utilité public POUR QUI ?* ».

vecteurs d'information étaient : la presse (54 %), la télévision (52 %), le bouche à oreille (27 %), la radio (19 %), les journaux des collectivités locales (19 %) ; par les actions de protestation (2 %), par affichage public y compris dans les gares (1 %).

III. OPPOSANTS ET PARTISANS DU PROJET

1. Des opposants fédérés en collectif

Le garant a rencontré les représentants du « Collectif opposants à la LGV », et facilité la communication du rapport établi par M. Chevreau, du Cabinet « JPC Conseils », établi à la demande des Régions Limousin, Centre et Midi-Pyrénées.

Ce rapport, intitulé « Réalisation d'une desserte rapide de l'axe ferroviaire nord-sud Paris-Orléans-Limoges-Toulouse », en date du 9 juillet 2007 comporte 94 pages. Il a été rédigé à la demande des régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées qui « **souhaitent disposer du meilleur scénario de desserte rapide au coût le plus avantageux** ». De ce rapport il ressort que le **sentiment d'enclavement est très fort en Limousin et dans le nord de la région Midi-Pyrénées**, c'est pourquoi « l'étude de la desserte rapide a toute sa pertinence » et le rapport étudie divers scénarii. On peut y trouver des données relatives au trafic²⁸ sur l'axe POLT (p. 27 -94), le ratio du coût à la minute gagnée (7,18 millions €mn entre Paris et Limoges) pour 12 rames pendulaires (p. 80 -94), ainsi qu'un phasage des investissements (pp 82 -94 et 83 -94).

En conclusion, il ressort de ce rapport que l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse constitue un axe alternatif face à la saturation prochaine des 2 grands axes méridiens, que cet axe relie 3 capitales régionales à Paris et « **traverse 3 régions dont les besoins en matière de déplacements sont différents et qui appellent donc des réponses différentes** ».

Les opposants se fondent sur le fait que la LGV menace l'organisation actuelle des territoires et remet en cause un certain nombre de nouveaux projets d'aménagement.

Selon eux, il y a un conflit d'aménagement, ce qui les conduit à poser une question de fond : « comment avoir la certitude que le projet est d'intérêt public ? ». Leur démarche est fondée sur les nombreuses oppositions des élus qui connaissent bien les caractéristiques socio-spatiales de leur territoire, les déclarations du Président de la SNCF, le fait que l'on ne tienne pas compte du projet Paris - Clermont-Ferrand, les doutes sur la rentabilité du projet et le prix du billet.

Les opposants sont le plus souvent regroupés en associations. Le journal officiel des associations fait mention de 21 associations dont 7 existaient avant le développement du projet de LGV Poitiers-Limoges (pour le tunnel du Somport, 67 associations avaient émergé en quelques mois). Ces associations vont à la rencontre du public et organisent des débats (Les Roches-Prémarie Andillé, Ligugé, Dienné, Gizay, Persac, La Villeguier-du-Clain, Peyrilhac), présentent leur Power Point, impriment des tracts, y compris couleurs, sur le thème « LGV ou POLT ? ». Ils interviennent dans, et hors, du cadre de la concertation territoriale en ouvrant par exemple des polémiques sur le résultat des sondages.

²⁸ Pour **Paris-Limoges** la pendulation permettrait un gain de temps de 16 minutes (en 2h30) et un gain de 6% de trafic (1 910 000 à 2 025 000 voyageurs) pour un coût de 434 millions € (12 rames pendulaires) ou de 473 millions € (6 TGV pendulaires) -estimation 2006. Le TGV **Limoges-Poitiers-Paris** (en 2h00) permettrait une diminution du temps de parcours de 60 minutes et un gain de trafic de 15%, pour un coût de 1,4 milliard € -estimation 2006.

La mise en place du collectif a eu un double effet : fédérer des oppositions hétéroclites et dissiper la frontière territoriale départementale 86/87. Par la suite il s'est positionné à l'échelle européenne, en rejoignant le 23-01-2010 un collectif anti-LGV européen (sans effets particuliers observés à ce jour). Le Collectif « Non à la LGV Poitiers-Limoges » organise des opérations escargots, des manifestations interrégionales (26-09-09), des rallyes touristique sur le barreau, un pique-nique le 28-08-2010 à Iteuil, avec à chaque rassemblement une centaine de personnes. Une réunion des opposants à Aslonnes le 27-11-09 a rassemblé 600 personnes.

Ce collectif a mis en place une approche globale des problématiques avancées par des associations très diverses, dépassant ainsi les revendications locales. Il souhaite que « **dans le cadre de la préparation à l'enquête publique, soit introduit un bilan carbone** ». Il constate que « **dans les grandes réunions on ne progresse plus** » et souhaite « **mettre sur la table les éléments techniques, échanger sur les données techniques avec toutes les personnes qui valident les résultats, pour avoir des références solides** ».

Malgré les informations et les documents diffusés par RFF, la participation aux ateliers, les réunions à l'échelle locale, les opposants estiment que RFF leur impose « **une marche forcée** », que les études vont « **trop vite** », sont « bâclées – observations fondées sur des temporalités trop courtes » selon eux, et qu'ils sont « **placés devant le fait accompli** ». Ils reprochent à RFF « d'être juge et partie » et souhaitent développer des expertises indépendantes.

Cependant, le pragmatisme gagne du terrain, c'est ainsi que le président de « Peyrilhac vigilance » a pu déclarer « Si l'enquête d'utilité publique reconnaît la pertinence de la LGV, il faut que les choses soient faites au mieux. C'est pourquoi il est important de participer à la concertation ». Position partagée semble-t-il par le Maire de Peyrilhac.

Dans le paysage, les slogans anti-LGV perdent en lisibilité, des inscriptions ont disparu (les anti-LGV attendent l'enquête publique pour se manifester à nouveau).

Les opposants sont parfois divisés en fonction d'enjeux qui leurs sont propres.

2. Des partisans silencieux

Les partisans du projet tiennent ce dernier pour acquis dans la mesure où la réalisation de cette infrastructure est fondée sur la loi du Grenelle 1, votée à l'unanimité par le Parlement.

L'Association de promotion du TGV Poitiers-Limoges-Brive a publié une information de 4 pages sur le projet. Elle a recueilli 115 témoignages²⁹ (pour 115 kilomètres de LGV) argumentés en faveur de la LGV : Pôle de Lanaud, ENSCI, Ester Technopole, FNAC, Galeries Lafayette, Legrand, Calderon, Bertrand, Pôle européen de la céramique, BCE, OSEO, Coop atlantique, Centre St-Martial, Faz, Le Zénith, IAE, Céramic entreprises etc., ainsi que le soutien de particuliers et d'associations professionnelles.

Les partisans du projet restent discrets, ils attendent une réalisation qui, selon eux, ne peut que dynamiser le tissu économique et universitaire.

²⁹ Ces 115 lettres de soutiens et témoignages ont été remises au garant.

IV. LA PRESSE, UN MIROIR DE LA CONCERTATION

Les 373 articles de presse et les 178 déclarations sur les ondes constituent un indicateur du niveau d'information du public.

1. La presse écrite

Concernant la presse écrite, après un pic d'articles en février-mars 2010, on peut constater que ces derniers sont moins polémiques et plus argumentés.

Les scripts de la presse orale sont majoritairement très factuels, le journaliste faisant souvent office de modérateur.

Évolution des articles de presse en nombre, et en fonction de leur orientation [+ (positive), - (négative), = (neutre)] au cours de la deuxième étape de la concertation territoriale.

L'orientation des articles résulte d'une évaluation effectuée par le garant.

Nb. Art.	Août 2009	Sept. 2009	Oct. 2009	Nov. 2009	Déc. 2009	Jan. 2010	Fév. 2010	Mars 2010	Avril 2010	Mai 2010	Juin 2010	Juil. 2010
+	1	5	8	9	4	4	5	0	8	3	2	2
-	10	29	25	32	5	16	6	3	6	0	1	1
=	3	28	25	40	18	10	26	7	6	3	6	2
Total	14	62	58	81	27	30	37	10	20	6	9	5

Nb. Art.	Août 2010	Sept. 2010	Total Phase 2	%
+	0	0	51	14
-	4	2	140	37
=	6	2	182	49
Total	10	4	373	100

1.1. Le profil « en cloche » du nombre d'articles de presse (maximum en novembre 2009).

En septembre 2009, le nombre d'articles parus dans la presse (62), retrouve le niveau de juillet 2009 (65), pour atteindre un pic en novembre (81) qui ne sera plus égalé par la suite. Ce nombre élevé s'explique par la réunion du comité de pilotage et du comité des financeurs le 06 novembre 2009 par le préfet coordinateur, préfet de la Haute-Vienne. Par la suite on observe une rapide décroissance avec un palier à 30 articles en décembre 2009, janvier et février 2010. À partir de mars 2010 le niveau de publication tourne autour de 10 articles par mois (septembre 2008 : 14). La réunion de ces deux comités le 30 août 2010 n'a pas donné lieu à la même inflation d'articles et de déclarations.

Deux raisons peuvent expliquer cette décroissance : la campagne pour les élections régionales de mars 2010 pour lesquelles la LGV figure parmi les enjeux politiques, et l'épuisement de l'information relative au projet de LGV qui, largement relayée par les journaux les mois précédents, suscite un moindre intérêt : « tout a été dit », sauf pour les opposants au projet.

1.2. L'évolution des articles : en nombre et en contenu.

Pour la deuxième phase de la concertation territoriale on constate une augmentation de 60 % du nombre des articles parus dans les divers journaux (phase 1 : 220 ; phase 2 : 373). On observe

un très léger fléchissement des articles favorables au projet (de 16 à 14 %), une baisse sensible des articles hostiles (44 à 37 %), et une nette croissance des articles factuels liée à une relative objectivisation du projet (approche plus technique et moins polémique au fur et à mesure qu'à partir des nombreuses variantes, RFF propose aux différents acteurs en présence, opposants y compris, un tracé qui fait consensus).

Du point de vue du contenu, l'importance de la protection de la nature prend le pas sur la solution alternative d'un aménagement de la ligne historique. Par ailleurs, l'accent est mis sur l'attractivité des métropoles régionales connectées à leurs homologues européennes.

À partir de septembre 2010, RFF a systématiquement communiqué au garant les scripts intégraux des interventions sur France 3 Limousin, Poitou-Charentes et sur diverses radios (France Info, France Bleu Poitou, France Bleu Limousin. Le garant a analysé ces communication selon les critères appliqués à la presse écrite : tonalité ou orientation favorable (+), hostile (-), neutre ou factuelle (=).

2. La presse audio-visuelle

Deux fois moins d'interviews et de déclarations, que d'articles.

Évolution des scripts des émissions radio et télévisées en fonction de leur orientation [+ (positive), - (négative), = (neutre)] au cours de la deuxième étape de la concertation territoriale

L'orientation des interviews, reportages et de déclarations résultent de l'évaluation de celles-ci par le garant.

Nb. Art.	Août 2009	Sept. 2009	Oct. 2009	Nov. 2009	Déc. 2009	Jan. 2010	Fév. 2010	Mars 2010	Avr. 2010	Mai 2010	Juin 2010	Juil. 2010
+	-	1	2	7	0	2	2	0	9	0	0	2
-	-	4	16	7	7	2	2	2	10	1	1	2
=	-	2	19	20	2	6	9	2	13	8	4	2
Total	-	7	37	34	9	10	13	4	32	9	5	6

Nb. Art.	Août 2010	Sept. 2010	Total	%
+	1	0	26	15
-	1	4	59	32
=	3	3	93	53
Total	5	7	178	100

Les journaux télévisés et radios ne sélectionnent pas toujours les faits retenus par la presse écrite. On constate deux pics : l'un avant et après le comité des financeurs de novembre 2009, l'autre, après les élections régionales de mars.

Par ailleurs, les scripts ne sont pas toujours exploitables, d'où une neutralité plus affirmée des déclarations (53 %), et un fléchissement du pourcentage de déclarations franchement hostiles au projet (32 % contre 37 % parmi les articles de presse). On regrettera que FR3 (c'est sa liberté) ait choisi de focaliser son reportage du 30 août 2010 sur deux maisons appelées à être détruites plutôt que sur les conclusions du Préfet coordinateur.

Au cours de cette phase 2, les 551 articles et déclarations à la radio ou sur FR3 témoignent du bon niveau d'information et de participation des différents acteurs au dispositif de la concertation territoriale.

V. PROPOSITIONS DU GARANT POUR L'ETAPE 3

À l'issue de l'étape 2, le garant rencontrera le maître d'ouvrage et proposera quelques pistes de réflexion destinées à améliorer la performance du dispositif de concertation territoriale en étape 3.

À l'issue de cette étape 2, il ressort que les ateliers thématiques sont bien des lieux d'information et d'échange, il convient donc de poursuivre cette expérience jusqu'à l'enquête publique tout en faisant évoluer les problématiques : approfondissement des questions environnementales, ouverture de thèmes nouveaux à l'intérieur des ateliers existants.

1. En effet, les questions environnementales gagneraient à être approfondies : la préservation de la biodiversité doit apparaître comme une **préoccupation majeure** du maître d'ouvrage qui devra peut-être imaginer des solutions pour rendre plus « poreuse » l'infrastructure à la flore et la faune sauvage. Peut-être faudrait-il **impliquer les pôles universitaires dans une recherche/action d'avant-garde** ? Comment traiter de questions très polémiques comme le bilan carbone, le désherbage, l'entretien des abords de la voie, les couloirs écologiques (trames vertes et bleues) ?

2. Une centaine d'exploitations agricoles seront impactées par le projet. Compte tenu du caractère très sensible du sujet, **le garant souhaite évoquer avec le maître d'ouvrage le type de communication qui sera mis en place dès que les outils seront validés. L'atelier thématique prévu à cet effet doit donner des signes forts aux divers propriétaires fonciers** en mettant en place des réserves foncières³⁰ afin d'anticiper avec un maximum de sérénité les étapes à venir. Sans doute, serait-il opportun de prendre en compte l'expérience de remembrement lié à la deuxième phase du *TGV-Est*, qui, selon « Les Dernières Nouvelles d'Alsace », « présente des conséquences très positives³¹ qui se traduisent par des économies d'intrants et de frais de main d'œuvre pour les exploitations ».

3. Peut-être faudrait-il réfléchir également à la mise en place de séquences thématiques abordant la question des « liaisons » et du « maillage territorial » ? En effet, dans un contexte européen de réduction des énergies, des polluants et du CO₂, une meilleure connaissance des réseaux de transports en adéquation avec les territoires de faible densité s'impose aux acteurs du transport. Dans les deux régions on constate une rupture entre les territoires de l'emploi et les territoires résidentiels, c'est pourquoi le rôle des villes intermédiaires gagnerait à être examiné finement dans le cadre de la LGV Poitiers-Limoges.

4. Avec les réunions de proximité, la concertation est devenue très performante. Cependant, alors que les premiers cas concrets épineux apparaissent, et afin que RFF puisse apporter des réponses pertinentes aux demandes des élus et des habitants, il semblerait opportun d'organiser les prochaines réunions de proximité (là où elles ont déjà eu lieu) dans un délai de 5 à 6 mois : c'est le temps de la réflexion et de l'affinement du projet.

³⁰ En juin 2010, 3 îlots représentant 110 ha sur le tracé étaient proposés à la vente (Persac et Lathus) par la SAFER Poitou-Charentes ; le 30 juillet (source Union agricole) 33 h étaient proposés par la SAFER Poitou-Charentes sur Adriers, Lathus, Bussière-Poitevine ; le 25 septembre 2010, Le Dorat : 10 ha, Villefavard : 57 ha. Ces cas représentent 210 ha disponibles sur l'axe. Le marché foncier est aléatoire, il peut y avoir des années sans transactions foncières significatives.

³¹ 16 communes concernées, 250 exploitations, 6 000 propriétaires, 8 000 ha réaménagés, 26 000 parcelles déplacées, 400 km de chemins agricoles réaménagés, 6 000 arbres plantés, 95 000 arbustes pour les remises en paysage, pour un coût de 10 millions d'euros.

À cet effet, le garant souhaite échanger avec RFF sur :

- la mise en place par RFF d'une « cellule d'assistance à personnes fragiles », mais également d'un « Comité d'écoute » destiné à traiter des situations particulières, afin de trouver des solutions aux problèmes fonciers des personnes soumises à une « impérieuse nécessité de réalisation de leurs actifs immobiliers », et d'examiner la question de la moins-value d'un bien situé à proximité (notion à définir) du tracé ;
- l'amélioration de la méthode de recherche et d'information spécifique relative à l'implantation d'une ou deux bases travaux ;
- la communication sur la mise en place des réserves foncières dès que ces dernières seront rendues possibles.

Michel Périgord, le 21 octobre 2010.

ANNEXE 1

Fiche préparatoire à l'entretien avec le garant adressée aux « grands élus »

Michel Périgord,
Garant de la Concertation territoriale,
pour la LGV Poitiers-Limoges.

Objet : Sollicitation d'un rendez-vous de la part du Garant de la Charte de la Concertation territoriale pour la LGV Poitiers-Limoges, et cadre de l'entretien projeté.

Madame, Monsieur,

Le Garant de la « Charte de la concertation territoriale » souhaite, à mi-parcours de la phase 2, faire le point avec les « grands élus » sur le processus de concertation mis en place.

A cet effet, il souhaite recueillir votre point de vue sur la pertinence de la Charte mise en place après 18 mois de fonctionnement.

1) Comment recevez-vous le processus d'information et de dialogue mis en place par RFF ?

2) Comment percevez-vous la participation du public, passage obligé du point de vue de la Commission nationale du débat public (CNDP) ?

3) Quelle est votre perception (et évaluation) de la pertinence de la Charte : les outils mis en place, le code de bonne conduite, la qualité du dialogue instauré, le respect de chacun des acteurs, les ateliers thématiques, les comités (technique, de pilotage, financier) ?

4) Quel est votre degré de satisfaction à propos de la conduite de la concertation territoriale, ses faiblesses, ses lacunes ?

5) Quelle est votre position sur les déséquilibres constatés entre collectivités territoriales à propos de ce projet de LGV Poitiers-Limoges ?

6) Quels sont vos souhaits particuliers à mi-parcours de cette concertation territoriale, quels points particuliers souhaitez-vous voir émerger, ou encore porter à connaissance de Monsieur le Président de la CNDP, ou de RFF ?

8) Le garant devant s'assurer de la participation du public à toutes les phases du processus de concertation, quelle forme de participation souhaiteriez-vous voir mettre en place pour le second volet de la phase 2 ?

9) autres questions que vous souhaiteriez aborder.

Espérant pouvoir aborder avec vous ces quelques points, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, avec mes remerciements, l'expression de mes distinguées salutations.

A Poitiers, le 27 avril 2010,
Michel Périgord