



**LIGNE A GRANDE VITESSE
POITIERS-LIMOGES**
Bilan de la concertation territoriale
Etape 1
(septembre 2008-juillet 2009)

INTRODUCTION

Le présent bilan est l'un des documents de conclusion de l'étape d'études et de concertation sur le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Poitiers-Limoges, qui s'est déroulée de septembre 2008 jusqu'au 6 juillet 2009 (date de la réunion du comité de pilotage et du comité des financeurs du projet). Cette étape est la première d'une série de trois : les deux autres se dérouleront de mi-2009 à mi-2010 (études d'avant-projet sommaire) et de mi-2010 à mi-2011 (études préalables à l'enquête d'utilité publique).

Conformément à la législation, un **débat public sur l'opportunité de la LGV Poitiers-Limoges** a été organisé de septembre à décembre 2006 sous l'égide d'une commission indépendante. Trois options de passage (Sud, Nord et Centre) ont été proposées et discutées au cours de ces quatre mois.

Le débat a permis l'expression de points de vue nombreux et variés : près de 5 000 personnes ont participé aux vingt réunions publiques organisées, 22 cahiers d'acteurs ont été élaborés, plus de 495 contributions ont été produites par les acteurs.

En janvier 2007, au terme du débat, la Commission Nationale de Débat Public a établi un bilan sur la base du compte-rendu de la Commission Particulière du Débat Public.

Au regard des enseignements du débat public, le Conseil d'Administration de Réseau ferré de France, maître d'ouvrage du projet, a décidé, le 8 mars 2007, de poursuivre les études sur la base de l'option dite « centrale », qui a le plus été plébiscitée lors du débat public.

La décision du Conseil d'Administration de RFF du 8 mars 2007

RFF a décidé de poursuivre les études sur la base de l'option centrale. Cette option permet de relier Paris à Limoges en 2 h environ et d'offrir des possibilités de jumelage ponctuel avec la future RN147.

Il a également été décidé :

- d'élargir l'option centrale au niveau de ses extrémités afin d'augmenter les possibilités de raccordements aux lignes existantes vers Poitiers et Limoges ;
- de conduire le projet en cohérence avec la poursuite de l'aménagement de la ligne classique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, d'une part, et l'amélioration des lignes existantes (notamment Poitiers-Limoges et Limoges-Guéret), d'autre part.

Conformément à cette décision et à l'engagement n°15¹ du contrat de performance signé entre Réseau ferré de France et l'Etat en novembre 2008, et afin de renforcer la pertinence et la légitimité territoriale du projet, Réseau ferré de France a choisi de conduire les études et la concertation sur le projet de LGV Poitiers-Limoges de manière parallèle et continue.

¹ « Pour renforcer la légitimité territoriale et la pertinence fonctionnelle de ses projets, RFF fonde leur élaboration sur la participation en continue de l'ensemble des divers partenaires, acteurs locaux et des populations concernées afin de susciter une réflexion collective, et de favoriser la construction de projets partagés et acceptables. Dans cet objectif, RFF renforce et professionnalise sa pratique de la concertation. »

Ce dispositif innovant – études et concertation simultanées – est placé sous l'égide du préfet coordonnateur du projet, préfet du Limousin. Il doit permettre une élaboration progressive et partagée, en prenant en compte les attentes des territoires. Il s'attache plus particulièrement à :

- informer de manière permanente un large public (grand public, élus, acteurs socio-économiques, acteurs associatifs) sur l'avancée des réflexions et sur les décisions relatives au projet ;
- favoriser la participation active de toutes les personnes concernées.

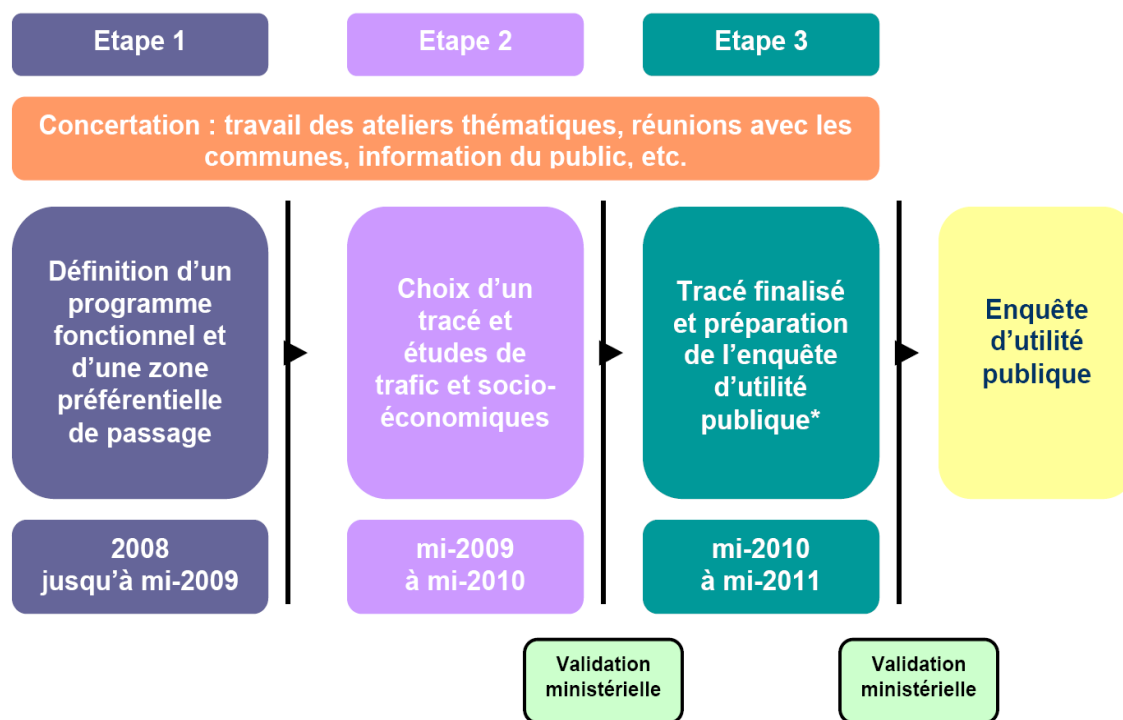
Son objectif est d'éclairer Réseau ferré de France et le comité des financeurs dans la préparation des décisions ministérielles sur le projet.

Ce dispositif, dit de **concertation territoriale**, est organisé et animé par Réseau ferré de France, qui en est responsable. Réseau ferré de France a proposé aux acteurs, conformément à la politique de l'établissement conduite depuis deux années, une « charte de la concertation territoriale de la LGV Poitiers-Limoges » (cf.annexe 4 – documents institutionnels – charte de concertation). Ce document formalise les rôles et les engagements respectifs des participants à la concertation et du maître d'ouvrage.

Le Conseil d'Administration du 8 mars 2007 de Réseau ferré de France a par ailleurs décidé de solliciter la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour veiller à la qualité de la concertation et à la mise en application de la charte de concertation. La CNDP a souhaité qu'une personnalité garante, qui lui soit extérieure, intervienne dans ce rôle tout au long de la concertation.

Le dispositif de concertation s'organise de la manière suivante :

Les études sur le projet de LGV Poitiers-Limoges s'organisent en trois étapes qui permettent la définition progressive du projet. L'Etape 1 se clôt sur une décision du comité des financeurs portant sur le programme fonctionnel du projet et sur le choix d'une zone préférentielle de passage. A l'issue des étapes 2 et 3, une validation par le comité des financeurs des propositions du maître d'ouvrage issues des études et de la concertation est nécessaire, avant la sollicitation d'une décision ministérielle. A cet effet, les étapes 2 et 3 feront l'objet d'une « consultation » préalable organisée par le préfet coordonnateur du projet.



L'étape 1 a pour objectifs de définir la consistance du projet du point de vue des services offerts (type de dessertes, configuration de l'infrastructure, etc.) et son économie générale ; elle a également pour but d'évaluer les sensibilités environnementales et les contraintes techniques aboutissant à la définition de Zones Préférentielles de Passage, sur la base de tracés-tests, puis au choix d'une Zone Préférentielle de Passage parmi celles étudiées.

Cette étape a été préparée par Réseau ferré de France à l'été 2008 à la suite de la réunion du comité des financeurs du mois de mai 2008. Elle a débuté les 25 et 26 septembre 2008 et s'est achevée à l'été 2009 par la production d'un programme fonctionnel et d'un dossier de fin d'étape, qui ont été présentés au comité de pilotage et au comité des financeurs du projet le 6 juillet 2009.

Le comité des financeurs du 6 juillet 2009 a toutefois demandé à Réseau ferré de France de poursuivre les investigations sur les Zones Préférentielles de Passage et la concertation, de manière à aboutir au choix d'une zone parmi celles étudiées, qui sera actée lors de sa prochaine réunion prévue en novembre 2009.

L'étape 2 vise à approfondir les fonctions ferroviaires retenues à l'issue de l'étape 1 et à comparer des variantes de tracés dans la zone préférentielle de passage définie à l'étape précédente et en début d'étape 2. Elle se déroulera jusqu'à l'été 2010. Le dossier d'avant-projet sommaire sera établi à l'issue de cette étape en vue d'une validation par le comité des financeurs ; il sera ensuite présenté par Réseau ferré de France au ministre en charge des Transports qui prendra une décision ministérielle..

L'étape 3 vise, sur la base de la décision ministérielle, à préparer le dossier d'enquête publique (finalisation du tracé, étude d'impact environnemental...). L'enquête publique pourrait s'ouvrir à partir de l'été 2011.

A chaque étape, le maître d'ouvrage établit un bilan de la concertation qu'il adresse au préfet coordonnateur et qu'il met à la disposition des acteurs des territoires. Le bilan fait partie des pièces constitutives des dossiers du projet ; il sera enrichi par un bilan de la « consultation » officielle, qui sera conduite par le préfet coordonnateur à la fin de l'étapes 2.

Le présent document est le bilan du maître d'ouvrage sur la concertation qui s'est tenue en étape 1. Il présente le déroulement de la concertation et synthétise les avis recueillis et les observations exprimées au cours des échanges de l'étape 1. Il présente également des éléments de clarification et de réponse apportés par Réseau ferré de France. Les **annexes** contiennent les éléments détaillés des échanges et des réponses faites par Réseau ferré de France.

Un compte-rendu de la concertation est réalisé en parallèle par le **garant** de la concertation pour cette étape 1. Il est disponible sur le site Internet du projet www.lgvpoitierslimoges.com.

SOMMAIRE

PARTIE 1 : LE DEROULEMENT ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION TERRITORIALE	10
1.1 La charte de concertation territoriale et la nomination d'un garant	10
1.1.1 La charte de concertation territoriale	10
1.1.2 La nomination du garant de la concertation	10
1.2. Les modalités de la concertation territoriale.....	11
1.2.1 Les ateliers thématiques	11
1.2.1.1 Composition et fonctionnement	11
1.2.1.2 Dossiers de séance, avis des participants et traçabilité des échanges	13
1.2.2 L'information et le dialogue avec les élus	18
1.2.2.1 Les réunions par arrondissement	18
1.2.2.2 Les documents d'information	18
1.2.2.3 Les courriers électroniques aux maires de l'aire d'étude	19
1.2.2.4 Les réunions par groupes de communes et les rencontres bilatérales.....	19
1.2.2.5 Le Journal de la LGV Poitiers-Limoges	20
1.2.3 L'information du public.....	21
1.2.3.1 Le Site Internet du projet www.lgvpoitierslimoges.com	21
1.2.3.2 Les fiches thématiques.....	22
1.2.3.3 Le courrier de la LGV Poitiers-Limoges	22
1.2.3.4 Les réunions publiques	23
1.2.3.5 Les communiqués de presse	23
PARTIE 2 : LE BILAN QUANTITATIF	24
2.1. Les ateliers thématiques.....	24
2.2. Les rencontres avec les élus locaux	25
2.2.1 Les réunions par arrondissement	25
2.2.2 Les réunions par groupes de communes	26
2.2.3 Les rencontres bilatérales	26
2.3. Les réunions publiques	26
2.4. Les courriers et courriels reçus.....	26
2.5. Les délibérations des communes adressées au maître d'ouvrage.....	27
2.6. Les contributions sur le site Internet	27
2.7. Les articles de presse.....	27
2.8. Les questionnaires du Courrier de la LGV Poitiers-Limoges n°2.....	29

PARTIE 3 : LA TENEUR DES ECHANGES 30

3.1. Les ateliers thématiques	30
3.1.1 Le processus de conduite du projet et le fonctionnement des ateliers thématiques.....	31
3.1.1.1 Le processus de conduite du projet.....	31
3.1.1.2 Le fonctionnement des ateliers thématiques	31
3.1.2 L'opportunité de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges	32
3.1.3 Les caractéristiques techniques du projet	32
3.1.3.1 La réalisation d'une LGV exclusivement voyageur	33
3.1.3.2 La voie unique	33
3.1.3.3 Le jumelage avec la RN147 et la ligne classique Poitiers-Limoges.....	33
3.1.3.4 Les demandes de dessertes complémentaires	34
3.1.3.5 Les raccordements à Poitiers et à Limoges.....	34
3.1.4 Les liens entre le projet et le réseau existant	34
3.1.5 Le coût du projet	35
3.1.6 Les études environnementales et la méthodologie de définition des zones de passage préférentielles	35
3.1.6.1 Le classement des sensibilités environnementales	35
3.1.6.2 La définition des zones de passage préférentielles	35
3.2. Les réunions par arrondissement avec les élus	36
3.2.1 Le dispositif de concertation et la conduite du projet	37
3.2.2 L'opportunité du projet.....	37
3.2.3 Les caractéristiques techniques du projet.....	37
3.2.3.1 Le jumelage avec la RN147 et avec la ligne existante Poitiers-Limoges	37
3.2.3.2 La voie unique	38
3.2.3.3 Une LGV réservée aux voyageurs.....	38
3.2.3.4 La desserte de la gare de Poitiers	38
3.2.3.5 Les raccordements à Poitiers et à Limoges	39
3.2.4 Le réseau existant	39
3.2.5 Les Zones Préférentielles de Passage	39
3.2.6 L'insertion du projet et les impacts de la LGV sur les territoires	40
3.2.6.1 Le bruit	40
3.2.6.2 L'activité agricole	40
3.2.6.3 Le bâti et les projets des territoires	41

3.3 Les réunions par groupes de communes et les rencontres bilatérales	41
3.3.1 Des questions générales	41
3.3.1.1 L'opportunité du projet	41
3.3.1.2 L'insertion du projet dans les territoires	42
3.3.1.3 Le financement du projet et les délais de mise en service	43
3.3.1.4 L'avenir de la ligne existante Poitiers-Limoges	43
3.3.1.5 Le projet de mise à 2x2 voies de la RN 147	43
3.3.2 Des questions territoriales	44
3.3.2.1 Ligugé	44
3.3.2.2 Smarves	44
3.3.2.3 Saint-Benoit	45
3.3.2.4 Nouaillé-Maupertuis	45
3.3.2.5 Nieul l'Espoir	45
3.3.2.6 Gizay	46
3.3.2.7 Vernon	46
3.3.2.8 Lhonnaize	46
3.3.2.9 Dienne	46
3.3.2.10 Lussac-les-Châteaux	47
3.3.2.11 Mazerolles	47
3.3.2.12 Fleuré	47
3.3.2.13 Iteuil	47
3.3.2.14 Roches Prémarie	47
3.3.2.15 Moulismes	48
3.3.2.16 Adriers	48
3.3.2.17 Blond	49
3.3.2.18 Bellac	49
3.3.2.19 Saint-Bonnet de Bellac	49
3.3.2.20 Bussière Poitevine	50
3.3.2.21 Saint Barbant	50
3.3.2.22 Peyrat de Bellac	50
3.3.2.23 Saint-Jouvent	50
3.3.2.24 Bonnac-la-Cote	51
3.3.2.25 Ambazac	51
3.3.2.26 A l'approche de Limoges	51
3.3.2.27 Limoges	51
3.3.2.28 Le Palais-sur-Vienne	52
3.3.2.29 Saint-Junien-les-Combes	52
3.3.2.30 Breuillaufa	52

3.3.2.31 Nantiat	53
3.3.2.32 Chaptelat	53
3.3.2.33 Peyrilhac	53
3.4. Les réunions publiques	53
3.4.1 La concertation et la conduite du projet	53
3.4.2 L'opportunité du projet	54
3.4.3 Le coût et le financement du projet	55
3.4.4 Les lignes TER existantes	55
3.4.5 Les dessertes complémentaires de la LGV	55
3.4.6 Le fret	56
3.4.7 La vitesse de la LGV	56
3.4.8 L'insertion et les impacts de la LGV dans les territoires	56
3.4.8.1 L'Habitat	56
3.4.8.2 Les activités agricoles	57
3.4.8.3 Les mines et le radon	57
3.5. Les délibérations des communes	57
3.5.1 L'opportunité du projet	57
3.5.2 Une acceptation sous condition	58
3.5.3 Des avis sur les Zones Préférentielles de Passage	58
3.6. Les contributions écrites sur le site Internet du projet	59
3.7. Les articles de presse	60
3.7.1 L'opportunité du projet	60
3.7.2 Le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN147	60
3.8. Les questionnaires	61
PARTIE 4 : LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS	62
4.1. Les ateliers thématiques	62
4.2. L'association des élus	63
4.3. L'information du grand public	64
4.4. Le garant de la concertation	65
CONCLUSION	67

1. LE DEROULEMENT ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION TERRITORIALE

1.1. La charte de concertation territoriale et la nomination d'un garant

1.1.1 La charte de concertation territoriale

Réseau ferré de France met en place depuis 2 ans et sur certains des projets qu'il pilote, des « chartes de concertation ». L'établissement a donc proposé une charte dédiée à la concertation territoriale de la LGV Poitiers-Limoges (cf annexe 4 – documents institutionnels – charte de la concertation). Cette charte établit le cadre de fonctionnement de la concertation. Elle précise les objectifs et les modalités de la concertation, ainsi que les engagements réciproques des participants pour rendre le dialogue constructif et utile au plus grand nombre.

Une version provisoire de la charte de concertation a été proposée par Réseau ferré de France aux participants des ateliers thématiques ainsi qu'à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Elle a été discutée et amendée lors des premiers ateliers organisés les 25 et 26 septembre 2008 et lors des seconds ateliers des mois de novembre et décembre 2008. Elle a été globalement bien reçue par l'ensemble des participants ; des modifications y ont été apportées à leur demande : recours à des experts, modalités de travail en atelier, etc.

La charte de concertation a également fait l'objet d'échanges avec la CNDP ; les modifications qu'elle avait souhaitées ont été effectivement intégrées.

Sur cette base, une version finalisée de la charte a été proposée aux ateliers du 19, 20 et 23 janvier 2009, puis a été examinée par la CNDP, qui a approuvé son contenu et a modifié la rédaction de points la concernant (garant, etc.). Cette version est accessible sur le site Internet du projet www.lgvpoitierslimoges.com.

1.1.2 La nomination du garant de la concertation

Conformément à la décision de son Conseil d'Administration du 8 mars 2007, Réseau ferré de France a sollicité la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin qu'elle veille à la qualité de la concertation et à la mise en application de la charte de concertation.

La CNDP a souhaité qu'une personnalité garante, qui lui soit extérieure, intervienne dans ce rôle tout au long des trois étapes du projet. N'ayant pas compétence légale en la matière, le président de la CNDP a également souhaité que le garant soit nommé par Réseau ferré de France, en concertation avec lui.

Le garant est Monsieur **Michel PERIGORD**, professeur de géographie à l'université de Poitiers et ancien membre de la Commission Particulière du Débat Public de la LGV Poitiers-Limoges.

Sa lettre de mission (cf. annexe 4 – documents institutionnels – lettre de mission du garant), signée le 3 avril 2009 par le président de Réseau ferré de France, explicite les trois missions qui lui sont confiées :

- observer le déroulement de la concertation ;
- faciliter les échanges entre les participants à la concertation territoriale ;
- répondre aux demandes des participants de la concertation territoriale et du public.

1.2. Les modalités de la concertation territoriale

1.2.1 Les ateliers thématiques

1.2.1.1 Composition et fonctionnement

Quatre ateliers thématiques ont été constitués, selon des modalités établies avec le préfet coordonnateur en 2007, qui avait sollicité les intéressés sur la constitution des groupes :

- les fonctionnalités du projet et les réseaux de transport ;
- l'environnement et le cadre de vie ;
- le foncier ;
- l'aménagement du territoire.

L'objectif des ateliers thématiques est d'associer de manière transparente les acteurs représentatifs des territoires à l'avancement des études et du projet, et d'enrichir les analyses sur la base de leurs demandes, suggestions et avis. A ce titre, et pour favoriser la continuité des échanges entre la mission LGV et les participants des ateliers, RFF a mis en place une adresse email spécifique à chaque atelier (exemple : pour l'atelier foncier : foncier.lgvpoitierslimoges@rff.fr)

Les ateliers thématiques de l'étape 1 ont regroupé :

- **les élus et les services des collectivités concernées** : Communautés d'agglomérations et Villes de Poitiers, de Limoges, de Brive-la-Gaillarde, de Périgueux, Conseils Généraux de Vienne, Haute-Vienne et Corrèze, Régions Limousin et Poitou-Charentes ;
- **les services de l'Etat** : Directions Régionales et Départementales de l'Environnement, de l'Equipement, de l'Agriculture, de l'Action sociale, etc.
- **les chambres consulaires et les acteurs socio-économiques** ;
- **les acteurs du transport** : SNCF, fédérations nationales de transport de voyageurs, etc.
- **les acteurs agricoles, forestiers et ruraux** : Chambres d'Agriculture, fédérations des syndicats d'exploitants agricoles, syndicats de la Propriété Privé Rurale, SAFER, syndicats de propriétaires forestiers, centres régionaux de propriétaires forestiers, etc.
- **les fédérations de chasse** ;

- **les associations de protection de l'environnement** ;
- etc.

La composition des ateliers et leur fonctionnement (cf.annexe 4 – documents institutionnels – participants aux ateliers thématiques) ont fait l'objet de **plusieurs demandes** de la part des participants :

- l'intégration de nouveaux participants pertinents pour l'enrichissement des débats ;
- la possibilité de participer à plusieurs des ateliers thématiques ;
- la proposition d'instaurer davantage de transversalité entre les différents ateliers.

Réseau ferré de France a pris en compte ces demandes.

Ont ainsi été invités aux ateliers, en tant que **nouveaux participants**, par exemple :

- « Fonctionnalités et réseaux de transports » : la Région Midi-Pyrénées ;
- « Environnement et cadre de vie » : les Directions Départementales de l'Action Sociale de Vienne et de Haute-Vienne ;
- « Foncier » : la Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles de la Vienne ou encore la Fédération Départementale de la Propriété Rurale de la Vienne ;
- « Aménagement du territoire » : la SNCF, la CCI de la Creuse, l'association ALTRO.

Plusieurs acteurs ont pu **participer à plusieurs ateliers**, par exemple :

- les Directions Régionales de l'Environnement de Poitou-Charentes et Limousin aux ateliers « Foncier » et « Environnement et cadre de vie » ;
- les Conseils Régionaux du Limousin et de Poitou-Charentes aux ateliers « Fonctionnalités et réseaux de transport », « Aménagement du territoire » et « Environnement et cadre de vie » ;
- les Conseils Généraux de la Vienne et de la Haute-Vienne ainsi que la Communauté d'Agglomération de Brive-la-Gaillarde aux quatre ateliers thématiques ;
- le Conseil Général de la Corrèze aux ateliers « Fonctionnalités et réseaux de transport » et « Aménagement du territoire » ;
- la Communauté d'Agglomération de Limoges aux ateliers « Fonctionnalités et réseaux de transports », « Aménagement du territoire » et « Foncier » et la Ville de Limoges aux ateliers « Fonctionnalités et réseaux de transport », « Environnement et cadre de vie » et « Aménagement du territoire » ;
- la Communauté d'Agglomération de Poitiers aux ateliers « Fonctionnalités et réseaux de transport » et « Foncier » ;
- la Direction Régionale des Affaires Culturelles du Limousin aux ateliers « Environnement et cadre de vie » et « foncier » ;
- les Directions Régionales de l'Agriculture et des Forêts du Limousin et de Poitou-Charentes aux ateliers « Environnement et cadre de vie » et « Foncier ».

Pour répondre à la demande de **transversalité**, ont été organisées :

- 3 réunions inter-ateliers « Foncier » et « Environnement et cadre de vie » ;
- 4 séances plénières regroupant l'ensemble des participants des ateliers thématiques.

Parallèlement aux réunions des ateliers thématiques, RFF a affiché sa volonté d'organiser toute réunion visant à approfondir des sujets particuliers avec les participants des ateliers. Ainsi, un certain nombre de **réunions bilatérales** ont eu lieu avec :

- **les principales collectivités** : sur les TER et sur les raccordements avec les Conseils Régionaux de Poitou-Charentes et Limousin, sur le projet avec la Communauté d'Agglomération de Poitiers ;
- **les services de l'Etat** : sur l'analyse des enjeux environnementaux avec les Directions Régionales de l'Environnement de Poitou-Charentes et du Limousin, sur la RN147 avec la Direction Régionale de l'Équipement du Limousin, sur les critères agricoles et sylvicoles avec les Chambres d'Agriculture du Limousin et de Poitou-Charentes et les Directions Départementales de l'Agriculture et des Forêts de Vienne et Haute-Vienne ;
- **les acteurs agricoles et sylvicoles** : sur la comparaison des zones de passage préférentielles du point de vue agricole et sylvicole.

Réseau ferré de France s'est enfin attaché à une mise à disposition rapide, sur le site Internet du projet, des comptes-rendus des réunions d'ateliers et des présentations des rendus d'études successifs telles qu'elles ont été faites au cours des ateliers.

1.2.1.2 Dossiers de séance, avis des participants et traçabilité des échanges

Conformément au principe formulé dans la charte de la concertation, les dossiers de séance ont été transmis aux membres des ateliers thématiques en amont de chaque réunion. Les participants ont souhaité disposer d'un délai plus long (quinze jours au lieu d'une semaine).

En raison de la cadence très élevée des études et des réunions, Réseau ferré de France a dû conserver le délai de transmission d'une semaine, mais a proposé que les participants aux ateliers puissent continuer de transmettre leurs avis après les réunions ; par ailleurs, un certain nombre de sujets complexes ou sensibles ont pu faire l'objet d'échanges approfondis, au cours de plusieurs réunions successives.

Chaque réunion d'atelier thématique a fait l'objet d'un compte-rendu des échanges (cf. Annexe 2 – compte-rendu des réunions – ateliers thématiques). Une première proposition de compte-rendu a été envoyée aux participants une semaine après chaque réunion. Les participants disposaient alors d'une semaine pour transmettre leurs remarques ou demandes de modifications, ou encore pour joindre une contribution complémentaire au compte-rendu. Ce système a globalement bien fonctionné.

	Nombre de réunions	Dates des ateliers	Durée	Ordre du jour	Nombre de participants (hors équipe-projet)
Fonctionnalités et réseaux de transport	5 réunions	26 septembre 2008	2h15	Présentation du dispositif des études engagées Présentation-discussion autour de la démarche de concertation et des ateliers de travail Présentation-discussion autour de la charte de concertation	20
		18 novembre 2008	2h	Point sur les ateliers thématiques et sur les premiers rendus d'études : présentation de la méthodologie et des enjeux	18
		19 janvier 2009	2h15	Point d'avancement sur les études Présentation de la configuration du dossier d'étape 1	21
		16 février 2009	2h	Point sur la charte de concertation et le garant Avancement du dossier de fin d'étape 1 Avancement des études Traitement des questions posées	18
		2 avril 2009	1h15	Présentation du programme des études de trafic et socio-économiques Méthodologie de comparaison des coûts (carte des coûts) Evolution de la carte des zones de passage et des jonctions possibles Point d'avancement sur les études techniques : équipements ferroviaires et base travaux	22

	Nombre de réunions	Dates des ateliers	Durée	Ordre du jour	Nombre de participants (hors équipe-projet)
Aménagement du territoire	4 réunions	26 septembre 2008	3h	Présentation du dispositif des études engagées Présentation-discussion autour de la concertation et des ateliers de travail Présentation-discussion autour de la charte de concertation	19
		1 ^{er} décembre 2008	3h10	Point sur les ateliers thématiques La Grande Vitesse Ferroviaire et l'aménagement du territoire	15
		23 janvier 2009	1h55	Présentation de la structure du dossier de l'étape 1 Rappel des effets de la Grande Vitesse Ferroviaire Echanges autour de trois grandes thématiques : l'articulation entre le Limousin et la façade atlantique, la construction d'un système métropolitain, l'inscription métropolitaine de Limoges	22
		18 février 2009	2h05	Brive-la-Gaillarde et les territoires desservis par son étoile ferroviaire : objectifs et méthodologie de la réunion Rappel des effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire Les évolutions depuis le débat public Les projets locaux faisant écho au projet	23
Foncier	3 réunions	25 septembre 2008	2h	Présentation du processus des études engagées Présentation-discussion autour de la démarche de concertation et des ateliers de travail Présentation-discussion autour de la charte de concertation.	15
		2 décembre 2008	2h10	Point sur les ateliers thématiques Premiers rendus d'études méthodologie et enjeux	27
		17 février 2009	2h	Charte de concertation et garant Avancement des études et du dossier d'étape 1 Traitement des questions posées	13

	Nombre de réunions	Dates des ateliers	Durée	Ordre du jour	Nombre de participants (hors équipe-projet)
Environnement et cadre de vie	3 réunions	25 septembre 2008	3h	Présentation du processus des études engagées Présentation-discussion autour de la démarche de concertation et des ateliers de travail de l'étape 1 Présentation-discussion autour de la charte de concertation	29
		17 novembre 2008	3h30	Point sur le travail des ateliers thématiques Les premiers rendus d'études « Méthodologie et enjeux »	29
		17 février 2009	2h10	Charte de concertation et garant Avancement des études et du dossier de fin d'étape 1 Traitement des questions posées	39
Inter-atelier « Environnement et cadre de vie » et « Foncier »	3 réunions	20 janvier 2009	5h35	Présentation de la structure du dossier de fin d'étape 1 Intervention d'un expert du CETE de l'Est sur le bruit Présentation des cartes synthétiques des contraintes environnementales, humaines et techniques de l'aire d'études Recensement des informations relatives à l'aire d'études et aux zones de passage possibles	54
		10 mars 2009	2h20	Présentation de la méthodologie de comparaison des zones de passage permettant d'aboutir à une zone de passage préférentielle	45
		3 avril 2009	3h	Présentation des résultats de l'étude complémentaire sur les milieux naturels Méthodologie de comparaison des coûts (carte des coûts) Evolution de la carte des zones de passage et des jonctions possibles Explication des enjeux principaux et des questions structurantes dans la comparaison des zones de passage possibles	56

Réunions plénières	Nombre de réunions	Dates des ateliers	Durée	Ordre du jour	Nombre de participants (hors équipe-projet)
	3 réunions plénières	10 mars 2009	2h25	Point d'avancement sur le dossier de fin d'étape 1 Présentation des études et des résultats par sous-dossiers : aménagement du territoire, fonctionnalités et caractéristiques, la zone de passage préférentielle, perspective sur la poursuite des études	67
		4 mai 2009	3h40	Retour sur les questions structurantes Avancement des études Résultats de l'analyse comparative nœud à nœud Les zones préférentielles de passage pressenties	72
		9 juin 2009	3h40	Premières synthèses des études sur les fonctionnalités Premières synthèses des comparaisons des ZPP Retour sur les sujets du débat médiatique	62
		30 juin 2009	3h30	Les apports de la concertation Les comités de pilotage et des financeurs du 6 juillet 2009 Les perspectives pour l'étape 2 Le calendrier	34

1.2.2 L'information et le dialogue avec les élus

1.2.2.1 Les réunions par arrondissement

En complément des ateliers thématiques, des réunions par arrondissement ont été organisées avec les élus des communes et des intercommunalités concernées par l'option centrale issue du débat public.

Ainsi, un premier cycle de 4 réunions avec les élus a-t-il été organisé sous l'égide des sous-préfets et par arrondissement :

- en Haute-Vienne : à Bellac le 18 février 2009 et à Limoges le 19 février 2009 ;
- en Vienne : à Montmorillon le 24 mars 2009 et à Poitiers le 25 mars 2009.

Ces réunions ont permis d'informer les élus sur l'avancement et les premiers résultats des études et de recueillir leurs attentes et leurs avis. Des cartes des enjeux environnementaux identifiés dans l'aire d'étude leur ont été présentées.

Un second cycle de 4 réunions a été organisé en avril 2009 selon les mêmes modalités :

- en Vienne : à Limoges le 28 avril 2009 et à Bellac le 29 avril 2009 ;
- en Haute-Vienne : à Poitiers le 27 avril 2009 et à Montmorillon le 5 mai 2009.

Ces réunions ont donné lieu à la présentation des zones de passage pressenties dès leur détermination, et ont permis d'échanger sur la suite du dispositif de concertation.

La fréquentation aux deux cycles de réunions par arrondissement a été assez soutenue. Les échanges ont notamment permis de mesurer la forte attente des élus locaux en matière d'information et d'association à la démarche de concertation.

Ces premières réunions d'information ont été complétées par des réunions d'échanges par groupes de communes (voir 1.2.2.4).

1.2.2.2 Les documents d'information

Des documents d'information ont été diffusés aux élus de l'aire d'études lors du premier cycle de réunions par arrondissement :

- le premier numéro du *Journal de la LGV Poitiers-Limoges* (cf. 1.2.2.5.) ;
- un diaporama de présentation générale du projet ;
- les fiches thématiques (cf. 1.2.3.2.).

Au cours des deuxièmes réunions par arrondissement (avril 2009) ont été diffusées les cartes au 1/100 000 des zones de passage préférentielles en cours d'études.

Ces documents ont également été diffusés aux participants des ateliers thématiques.

1.2.2.3 Les courriers électroniques aux maires de l'aire d'étude

Un premier courrier électronique a été adressé aux maires de l'aire d'étude, aux conseillers généraux et régionaux et aux parlementaires au début du mois d'avril 2009. Il informait sur le dispositif de dialogue avec les élus et sur les échéances de l'étape 1. Il proposait de télécharger :

- le diaporama présenté au premier cycle de réunions par arrondissement ;
- les compte-rendus du premier cycle des réunions par arrondissement ;
- la synthèse des rendus d'études du sous-dossier 1 « fonctionnalités et caractéristiques du projet » et sous-dossier 2 « les Zones Préférentielles de Passage » ;
- l'état initial de l'environnement dans l'aire d'étude.

Un second courrier électronique a été adressé début mai 2009, permettant de télécharger :

- le diaporama présenté au second cycle des réunions par arrondissement ;
- la pièce technique B11 et ses annexes traitant de la comparaison des zones de passage ;
- la carte des zones de passage préférentielles au 1/100 000 présentée lors des deuxièmes réunions par arrondissement d'avril 2009.

Enfin, deux CD-Rom contenant l'ensemble des documents adressés aux participants des ateliers thématiques ont été transmis à l'ensemble des communes de l'aire d'étude.

1.2.2.4 Les réunions par groupes de communes et les rencontres bilatérales

Pour approfondir le dialogue avec les élus locaux, Réseau ferré de France a proposé deux séries de réunions complémentaires aux réunions par arrondissement.

Des réunions par groupes de 5 à 11 communes ont été organisées selon les sections géographiques du projet :

- les raccordements de Poitiers ;
- de Poitiers à la Vienne ;
- le franchissement de la Vienne ;
- au Sud de la Vienne ;
- au Nord de la Haute-Vienne ;
- autour de Bellac ;
- de Limoges à Bellac ;
- les raccordements de Limoges.

Les premières réunions ont eu lieu en mai 2009 à :

- Peyrilhac, le 8 mai 2009 ;
- Limoges, le 10 mai 2009 ;
- Lhonnaizé, le 11 mai 2009 ;
- Smarves, le 12 mai 2009 ;

- Lussac-les-Châteaux, le 18 mai 2009 ;
- Adriers, le 19 mai 2009 ;
- Blond, le 20 mai 2009 ;
- Mézières-sur-Issoire, le 25 mai 2009.

Les secondes réunions ont eu lieu en mai et juin 2009 à :

- Peyrilhac, le 26 mai 2009 ;
- Limoges, le 27 mai 2009 ;
- Lhonnaizé, le 28 mai 2009 ;
- Lussac-les-Châteaux, le 2 juin 2009 ;
- Adriers, le 3 juin 2009 ;
- Vaulry, le 4 juin 2009 ;
- Bussière-Poitevine, le 5 juin 2009 ;
- Smarves : initialement prévue le 29 mai 2009, cette réunion a été repoussée à une date ultérieure.

Des membres de l'équipe projet de Réseau ferré de France ont également répondu aux demandes de rencontres bilatérales émises par les communes ; ces rencontres ont permis d'échanger de manière fructueuse sur les projets des territoires et sur leur compatibilité avec la LGV Poitiers-Limoges.

1.2.2.5 Le Journal de la LGV Poitiers-Limoges

Le *Journal de la LGV Poitiers-Limoges* (4 pages, grand format) informe sur l'avancement du projet et de la concertation. Son premier numéro a été diffusé à 5 000 exemplaires en février 2009 :

- aux membres du comité de pilotage ;
- aux membres du comité des financeurs ;
- aux élus concernés par l'aire d'étude ;
- aux élus des principales collectivités de la Vienne, de la Haute-Vienne, de la Creuse, de la Dordogne, de la Corrèze, du Cantal et de l'Aveyron ;
- aux participants des ateliers thématiques ;
- aux acteurs socio-économiques de la Creuse, de la Dordogne, de la Corrèze, du Cantal et de l'Aveyron ;
- à la Commission Nationale de Débat Public ;
- à la presse locale et spécialisée.

Par ailleurs, des exemplaires en nombre ont été adressés aux principales institutions pour diffusion dans leurs lieux recevant du public, à savoir :

- les 16 partenaires financeurs : l'Etat (préfectures de Vienne et de Haute-Vienne, sous-préfectures de Bellac, et Montmorillon, Direction Régionales de l'Équipement du Limousin et de Poitou-Charente), les Conseils Régionaux du Limousin et de Poitou-Charente, les Conseils Généraux de la Vienne, de la Haute-Vienne, de la Corrèze, les Communautés d'Agglomération de Limoges, Brive-la-Gaillarde et de Poitiers ;
- les Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie de Poitou-Charente et du Limousin, les Chambre de Commerce et d'Industrie de la Vienne, de la Haute-Vienne, de la Creuse, de Corrèze, du Cantal et de l'Aveyron ;
- la Direction Régionale Centre-Limousin de Réseau ferré de France et le siège de Réseau ferré de France.

1.2.3 L'information du public

A la suite du débat public, un document d'information de six pages a été transmis en juin 2007 en 4 000 exemplaires à la fois aux acteurs institutionnels, aux communes concernées et aux participants des réunions publiques du débat public. Ce document a présenté :

- les enseignements et les conclusions du débat public de 2006 ;
- la décision du Conseil d'Administration de Réseau ferré de France de poursuivre les études sur la base de l'option centrale ;
- les engagements de Réseau ferré de France sur la poursuite de la concertation.

Avec la reprise des études sur le projet en 2008, différents outils d'information et de contribution du public ont été mis en œuvre.

1.2.3.1 Le Site Internet www.lgvpoitierslimoges.com

Un site dédié au projet a été ouvert en septembre 2008. Il comporte plusieurs rubriques d'information sur le projet et sur la concertation, ainsi qu'un espace « concertation en ligne » permettant aux internautes de poser des questions et d'émettre des avis.

Ce site offre la possibilité de télécharger :

- l'intégralité des présentations et des comptes-rendus des ateliers thématiques, permettant ainsi à tout citoyen de s'informer en temps réel sur l'avancement des études et sur les avis des acteurs représentatifs ;
- un diaporama de présentation générale du projet ;
- le *Journal de la LGV Poitiers-Limoges* n°1 ;
- les deux numéros du *Courrier de la LGV Poitiers-Limoges* (cf. 1.2.3.3.) ;
- des fiches thématiques (cf. 1.2.3.2.) ;

- les documents de référence sur le fonctionnement de la concertation : la charte de la concertation et la lettre de mission du garant de la concertation ;
- les cartes générales des zones de passage possibles et pressenties.

L'ouverture du site Internet a fait l'objet d'un courrier d'information à l'ensemble des 4 000 contributeurs du débat public de 2006 et d'un communiqué de presse. 57 contributions ou questions ont été recensées depuis l'ouverture du site jusqu'au comité des financeurs du 6 juillet 2009. Par ailleurs, des questions ont été posées directement sur l'adresse courriel du projet (lgvpoitierslimoges@rff.fr) ainsi qu'au garant de la concertation.

1.2.3.2 Les fiches thématiques

4 fiches thématiques ont été réalisées en janvier 2009, sur les sujets suivants :

- le dispositif d'information et de concertation ;
- la modernisation du réseau ferroviaire existant ;
- les enjeux du projet de LGV Poitiers-Limoges ;
- le processus d'études.

3 autres fiches thématiques ont été réalisées en juin 2009, sur :

- la méthode de concertation ;
- la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ;
- les opérations de modernisation sur la ligne classique Limoges-Poitiers.

L'ensemble de ces fiches est téléchargeable sur le site Internet du projet.

Les fiches ont également été diffusées aux élus locaux lors des réunions par arrondissement en février et mars 2009, aux acteurs des ateliers thématiques et au grand public lors des réunions publiques en juin 2009.

1.2.3.3 Le *Courrier de la LGV Poitiers-Limoges*

Le *Courrier de la LGV Poitiers-Limoges* (4 pages) s'adresse aux habitants de l'aire d'étude du projet. Il développe l'information sur les études et la concertation. Il invite également les destinataires à s'exprimer.

Un premier numéro a été diffusé à 80 000 exemplaires en avril 2009 dans les boîtes aux lettres de l'ensemble des habitants des communes de l'aire d'études².

Un deuxième numéro a été diffusé en mai 2009 selon les mêmes modalités. Il présentait une carte des zones de passage pressenties pour le projet. Ce numéro était accompagné d'un questionnaire et d'une « enveloppe T » (frais d'affranchissement offerts) permettant de réagir sur les zones de passage pressenties.

² Des difficultés ont été signalées à Réseau ferré de France dans la diffusion du *Courrier* ; le maître d'ouvrage a bien noté les améliorations à porter à cette diffusion.

1.2.3.4 Les réunions publiques

Trois réunions publiques, ouvertes à tous, ont été organisées à :

- Lussac-les-Châteaux, le 23 juin 2009 ;
- Bellac, le 29 juin 2009 ;
- Limoges, le 30 juin 2009.

Ces réunions ont permis de présenter au grand public les zones de passage préférentielles, telles qu'elles allaient être proposées au comité des financeurs de juillet 2009. Elles ont fait l'objet de comptes-rendus qui seront disponibles sur le site Internet du projet après l'automne 2009.

1.2.3.5 Les communiqués de presse

6 communiqués ont été envoyés à la presse locale et spécialisée :

- le 10 septembre 2008, afin d'annoncer l'ouverture du site Internet dédié à la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges ;
- le 17 septembre 2008, afin de présenter l'équipe de la mission LGV Poitiers-Limoges ainsi que le dispositif de concertation ;
- le 14 novembre 2008 afin d'annoncer la tenue des secondes réunions des ateliers thématiques ;
- le 11 mars 2009, afin d'informer sur l'avancement des études et de la concertation et sur le choix d'une Zone Préférentielle de Passage à l'été 2009 ;
- le 5 mai 2009, pour informer de l'avancement de la concertation locale avec les communes concernées et de la tenue de réunions publiques au mois de juin 2009 ;
- le 6 juillet 2009, pour informer de la validation du programme fonctionnel et des différentes Zones Préférentielles de Passage entre Poitiers et Limoges par le comité des financeurs.

2. LE BILAN QUANTITATIF

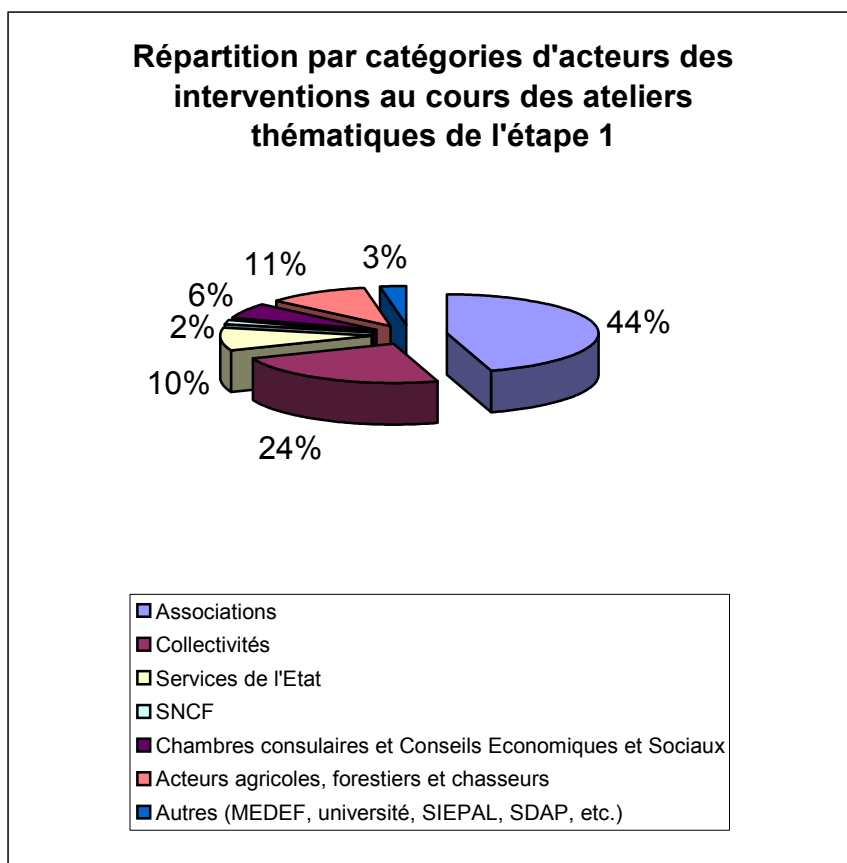
Ce chapitre présente les données chiffrées (participation, fréquentation, expressions, etc.) relatives aux :

- ateliers thématiques ;
- rencontres avec les élus locaux (réunions par arrondissement, par groupes de communes, rencontres bilatérales) ;
- réunions publiques ;
- délibérations des communes adressées au maître d'ouvrage ;
- contributions écrites sur le site Internet du projet ;
- articles de presse sur le projet ;
- questionnaires du *Courrier de la LGV Poitiers-Limoges* n° 2.

2.1. Les ateliers thématiques

Malgré le rythme soutenu (1 réunion des ateliers par mois depuis septembre 2008), les participants se sont investis dans le processus : on compte une vingtaine de participants en moyenne par réunion, pour une durée moyenne de réunions de 2 h 30, hors inter-ateliers « Environnement et cadre de vie » et « Foncier » et séances plénières. La fréquentation a été sensiblement plus soutenue au cours des ateliers « Environnement et cadre de vie » (plus d'une trentaine de participants en moyenne).

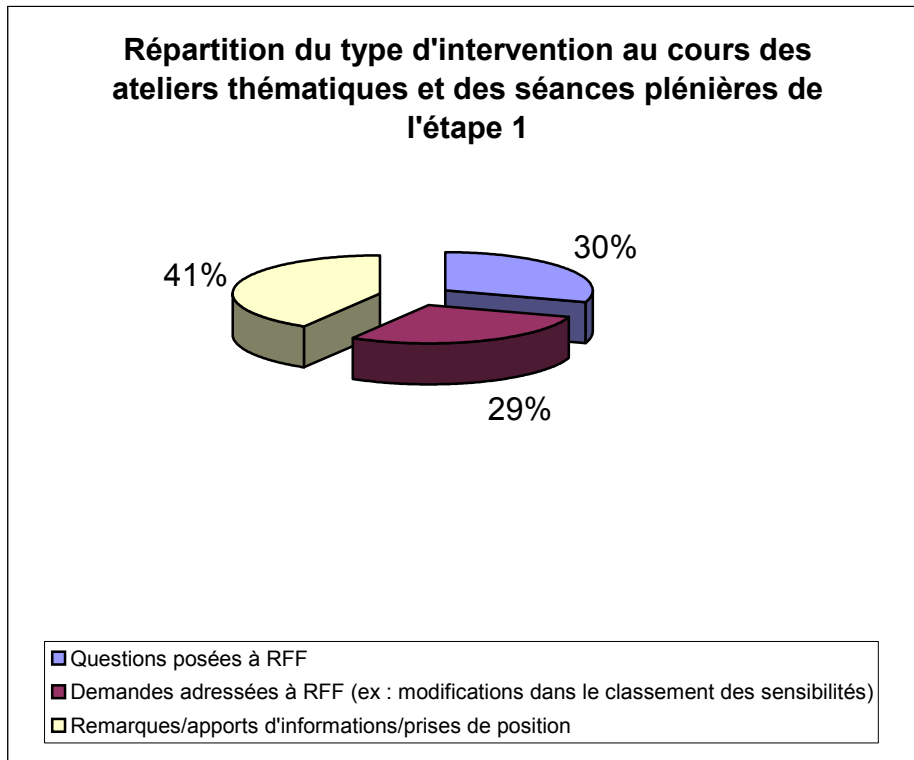
Les associations et les collectivités locales ont tenu une large place dans les échanges au cours des ateliers thématiques de l'étape 1 du projet de LGV Poitiers-Limoges (68 % des échanges).



En termes de nature d'intervention, les participants ont le plus souvent émis des remarques, apporté de l'information ou encore ont fait part de leurs positions (41 % des expressions).

Mais globalement, un équilibre s'est dégagé entre :

- les questions posées à Réseau ferré de France sur le projet ;
- les demandes concrètes sur les études ou la concertation ;
- les remarques, apports d'informations ou prises de position, ne nécessitant pas systématiquement une réponse de la part de RFF.



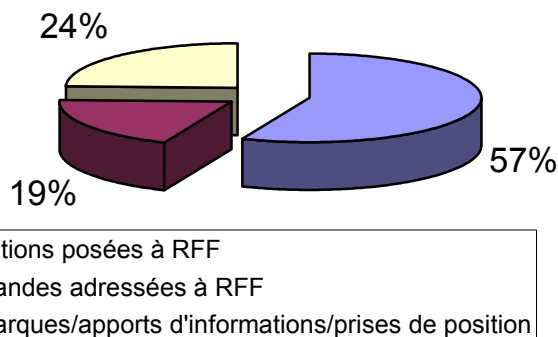
2.2. Les rencontres avec les élus locaux

Réseau ferré de France a organisé au total 24 réunions avec les élus (8 réunions par arrondissement et 16 réunions par groupe de communes) et a assuré une trentaine de réunions bilatérales, auxquels s'ajoutent les échanges par téléphone, par courrier ou courriel. Au total, plus d'une centaine de contacts ont donc été établis.

2.2.1 Les réunions par arrondissement

30 élus étaient présents en moyenne par réunion pour une durée moyenne de réunion d'1 h 50. Les premières réunions par arrondissement ont donné lieu à un grand nombre de questions.

Répartition du type d'intervention au cours des deux cycles de réunions par arrondissement des mois de février-mars 2009 et de avril-mai 2009 en Vienne et Haute-Vienne



2.2.2 Les réunions par groupes de communes

Les réunions par groupes de communes ont rassemblé en moyenne de 6 à 11 communes par réunion. Toutes les communes concernées par les zones de passage préférentielles en cours d'études ainsi que des communes plus nécessairement concernées mais désireuses de continuer à avoir de l'information sur le projet étaient présentes à ces réunions.

2.2.3 Les rencontres bilatérales

Une trentaine de rencontres bilatérales ont été organisées entre le début du mois de mai et fin juillet 2009 entre les élus et les membres de l'équipe projet de Réseau ferré de France. Ces rencontres ont permis de recueillir des informations essentielles sur les projets des collectivités.

2.3. Les réunions publiques

L'ensemble des trois réunions publiques de Lussac-les-Châteaux, Bellac et Limoges a réuni près de 700 à 800 participants pour, en moyenne, 3 h 30 d'échanges par réunion. Elles ont permis plus de 130 expressions du public.

2.4. Les courriers et courriels reçus

Réseau ferré de France a également été destinataire, entre septembre 2008 et juillet 2009, de courriers et courriels d'élus locaux, d'associations, de particuliers et d'exploitants agricoles. Par respect de la confidentialité de ces courriers, leur contenu ne sera pas mentionné dans le présent bilan.

2.5. Les délibérations des communes adressées au maître d'ouvrage

Réseau ferré de France a été destinataire, au 6 juillet 2009, de 10 délibérations, émanant des communes de :

- Mazerolles, le 25 mai 2009 ;
- Bussière-Poitevine, le 27 mai 2009 ;
- Saint-Bonnet-de-Bellac, le 29 mai 2009 ;
- Saint-Laurent-de-Jourdes, le 29 mai 2009 ;
- Vaulry, le 10 juin 2009 ;
- Rilhac-Rançon, le 12 juin 2009 ;
- Bellac, le 16 juin 2009 ;
- Nouaillé-Maupertuis, le 29 juin 2009 ;
- Ligugé, le 2 juillet 2009 ;
- Smarves, le 6 juillet 2009 ;

ainsi qu'1 délibération du Syndicat Mixte du Pays Montmorillonnais, le 28 mai 2009.

2.6. Les contributions sur le site Internet

Depuis la reprise de la concertation territoriale, en septembre 2008 et jusqu'au comité des financeurs du 6 juillet 2009, le site Internet a reçu 16 920 visites d'internautes et 69 028 pages ont été visualisées.

Au cours de cette même période, 57 contributions ont été publiées dans la rubrique « concertation en ligne » du site.

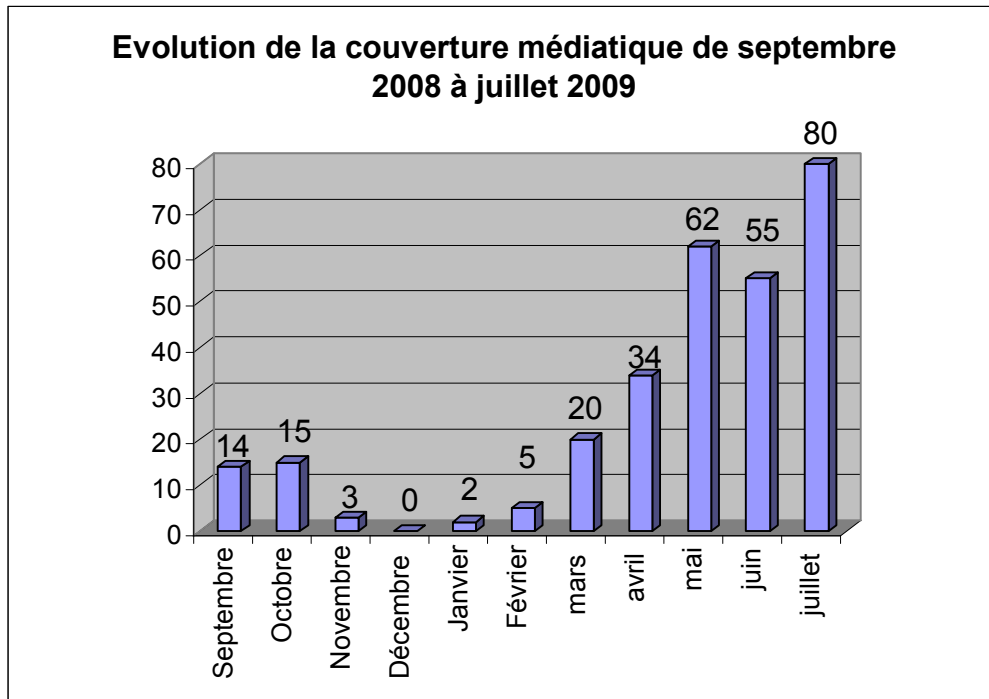
2.7. Les articles de presse

La couverture médiatique du projet est progressivement montée en puissance au fur et à mesure de la reprise de la concertation. A titre d'exemple, 185 articles avaient été recensés dans la presse locale ou nationale du 1^{er} janvier 2007 à octobre 2008.

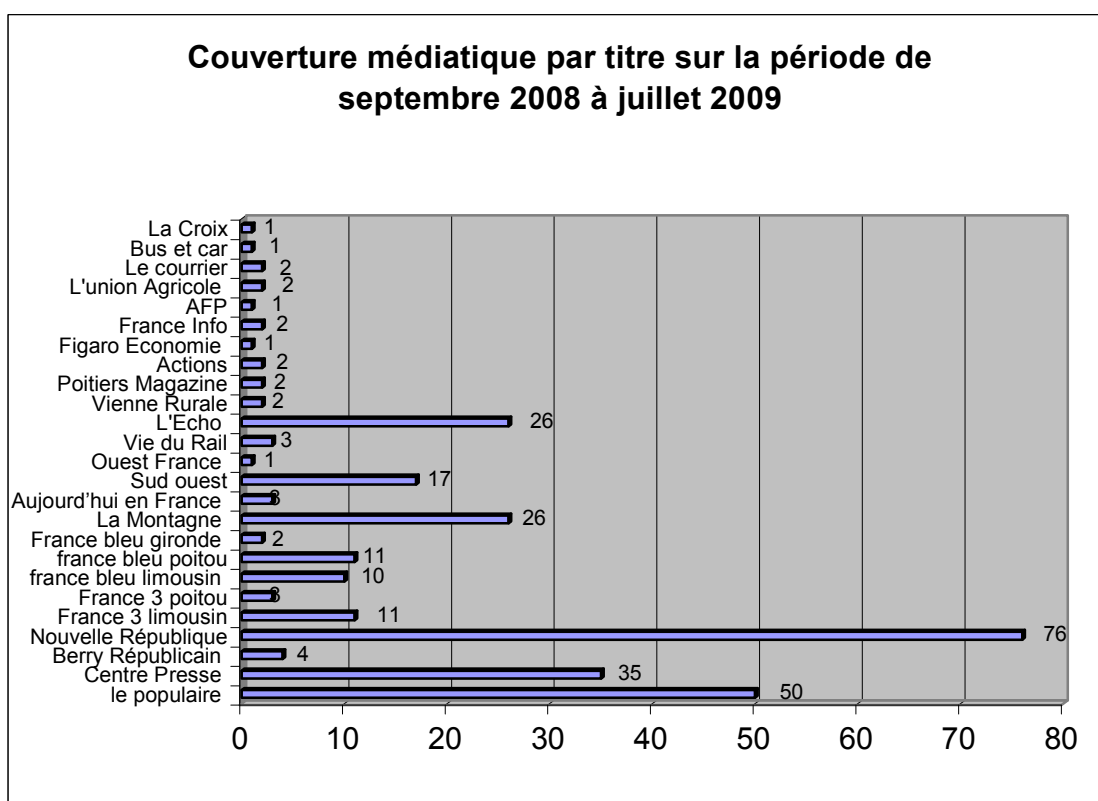
L'ouverture du site Internet du projet et le lancement de la concertation avec les premières réunions d'ateliers en septembre 2008 ont été couverts par une trentaine d'articles au cours des mois de septembre et octobre.

Le premier cycle de réunions par arrondissement avec les élus (février-mars 2009) a contribué à augmenter la couverture presse du projet. On dénombre quasiment le même nombre d'articles de presse entre les mois de mars et juillet 2009 que sur la période du 1^{er} janvier 2007 à octobre 2008.

Les réunions publiques de juin 2009 ont également eu un impact sur le nombre d'articles publiés.



Cette couverture médiatique a essentiellement été assurée par la presse locale, et notamment par *La Nouvelle République du Centre*, *Le Populaire du Centre*, *Centre Presse* ou encore *L'Echo* ou *La Montagne*. Les télévisions et radios locales ont également suivi le projet de manière régulière.



2.8. Les questionnaires *du Courrier de la LGV Poitiers-Limoges n° 2*

Les questionnaires ont été distribués en 80 000 exemplaires via le *Courrier de la LGV Poitiers-Limoges n° 2* à l'ensemble des habitants de l'aire d'étude. Ils étaient également disponibles en mairies et lors des réunions publiques.

458 questionnaires ont été renseignés par les habitants et adressés à Réseau ferré de France au moyen de « l'enveloppe T » fournie.

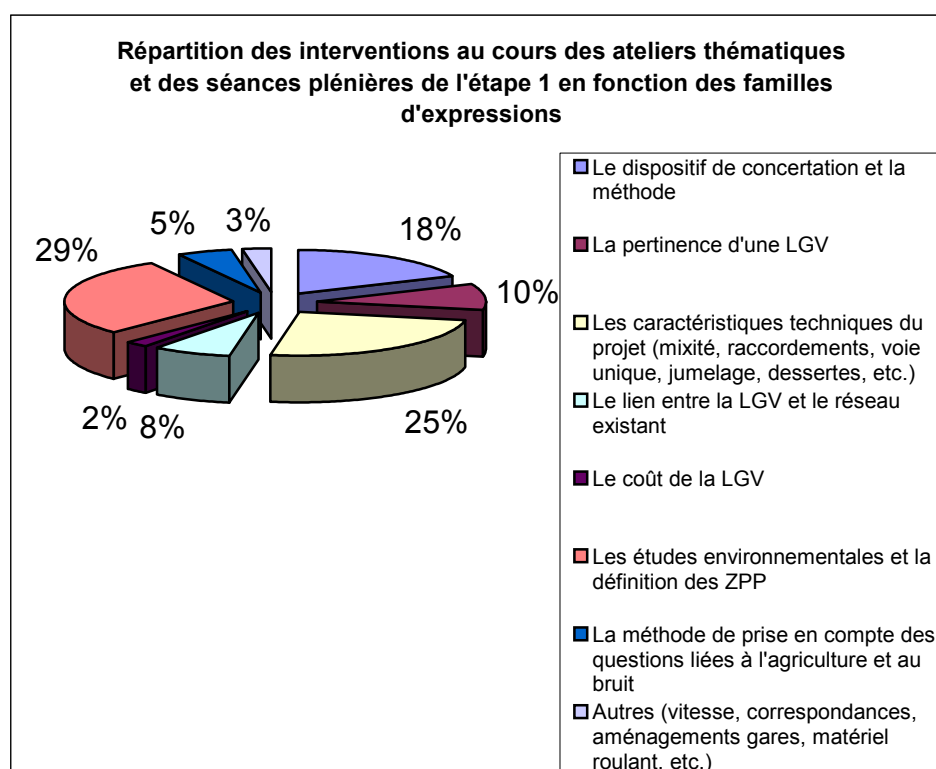
3. LA TENEUR DES ECHANGES

Ce chapitre se propose de synthétiser les principaux registres d'expression modalité par modalité (ateliers thématiques, rencontres avec les élus, réunions publiques etc.)

Il ne s'agit pas ici d'être exhaustif mais de restituer les principaux sujets d'échanges. Pour disposer des sources complètes, le lecteur se reportera à l'annexe 2 – compte-rendu des réunions.

3.1. Les ateliers thématiques

Les expressions et les échanges ont concerné les rendus d'études successifs : études environnementales, caractéristiques techniques du projet et Zones Préférentielles de Passage. La concertation et ses modalités ont également fait l'objet d'échanges nombreux, notamment avec des associations, au cours des deux premières séries de réunions.



3.1.1 Le processus de conduite du projet et le fonctionnement des ateliers thématiques

3.1.1.1 Le processus de conduite du projet

Le processus de conduite du projet n'a pas toujours suscité le consensus. Pour Réseau ferré de France, ce dispositif permet des échanges continus : les études et leurs résultats sont partagés quasiment en temps réel avec les participants. Les demandes exprimées par les acteurs, les élus et les habitants sont analysées et traitées au fur et à mesure et peuvent à tout moment orienter le contenu des analyses.

Pour autant, la conduite du projet en 3 ans, organisant cette interaction continue entre dialogue et approfondissements, a été considérée par certains comme incompatible avec le temps nécessaire au mûrissement des avis. Pour d'autres au contraire, un tel dispositif est adapté à la mobilisation des énergies et réflexions et à l'impératif de désenclavement rapide du Limousin.

3.1.1.2 le fonctionnement des ateliers thématiques

Des suggestions liées au fonctionnement des ateliers thématiques ont été émises par les participants (cf. également 1.2.1.) :

- la possibilité d'intégrer d'autres membres dans les ateliers ou encore de participer à plusieurs ateliers. Ces demandes ont été analysées au cas par cas par Réseau ferré de France qui a cependant veillé à conserver un nombre limité de participants par atelier pour garantir la qualité du travail collectif ;
- les demandes de transversalité entre les groupes ont été prises en compte grâce à l'organisation de réunions interateliers et de réunions plénières ;
- Réseau ferré de France a également répondu favorablement sur la mise à disposition rapide sur le site Internet du projet des comptes-rendus et des présentations faites au cours des réunions d'ateliers ;
- il a été donné suite à la demande de faire intervenir des experts extérieurs, sous réserve que les participants de l'atelier concerné agrèent cette intervention. Le sujet des nuisances sonores a ainsi donné lieu à une intervention de Madame LAMOUREUX-KUHN du CETE de l'Est en réunion inter-atelier (cf. annexe n°2 – compte-rendu des réunions – ateliers thématiques – inter-atelier du 20 janvier 2009) ;
- il n'a pas été apporté de suite favorable à la demande de défraiement des associations pour leur participation aux ateliers thématiques ; ce sujet doit s'envisager de manière globale, sur l'ensemble des projets portés par Réseau ferré de France. Des travaux spécifiques ont par ailleurs pu être demandé à des associations dans le cadre du recueil de données, avec une rémunération des prestations.

3.1.2 L'opportunité de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges

L'opportunité de la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges a suscité des débats nourris.

Les acteurs défavorables au projet relèvent tout particulièrement l'impact d'une nouvelle infrastructure sur l'environnement naturel et humain.

Les partisans considèrent au contraire le projet comme un outil pour l'ouverture au réseau européen à grande vitesse et pour l'intégration des régions desservies dans les grands flux d'échanges économiques. Ils ne souhaitent pas revenir sur l'opportunité du projet, dont ils rappellent qu'elle a déjà été débattue lors du débat public en 2006.

Les acteurs défavorables militent pour des alternatives utilisant les lignes existantes, qui permettraient d'éviter les impacts d'une nouvelle infrastructure sur les territoires :

- **l'aménagement de la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse** : les acteurs considèrent que cette ligne pourrait offrir, en accueillant des trains à grande vitesse, des temps de parcours pratiquement équivalents à ceux proposés par le projet de LGV Poitiers-Limoges. Réseau ferré de France a rappelé sur ce sujet que deux grandes familles de solutions alternatives avaient été étudiées et présentées dans le dossier du maître d'ouvrage lors du débat public : celles, sans aménagements lourds, permettant de gagner de 5 à 15 minutes sur le meilleur temps de parcours actuel d'environ 2 h 50 et celles, moyennant des aménagements conséquents, mais dont le coût est estimé entre 2,2 et 2,4 milliards d'euros (conditions économiques de 2005), soit environ le double du coût de la LGV Poitiers-Limoges qui offriraient un gain de 45 minutes à 1 h sur le meilleur temps de parcours actuel ;
- **l'aménagement de la ligne classique Poitiers-Limoges** plutôt qu'une ligne nouvelle entre ces deux agglomérations. Des informations ont été apportées par Réseau ferré de France sur la modernisation en cours de la ligne : cette dernière permettra d'améliorer les services rendus et d'augmenter les vitesses avec un temps de trajet Poitiers-Limoges en 1 h 35, au lieu de 2 h 05 à l'heure actuelle. Par ailleurs, la ligne existante, sur laquelle circulent des TER, assure une desserte fine des territoires et ses caractéristiques actuelles (courbes, profil en long, etc.) ne permettent pas d'accueillir la grande vitesse ferroviaire.

Certains estiment enfin que d'autres investissements, comme la mise à 2x2 voies de la RN 147, sont davantage prioritaires pour désenclaver le Limousin

3.1.3 Les caractéristiques techniques du projet

Plusieurs des caractéristiques techniques de la LGV Poitiers-Limoges ont donné lieu à de larges échanges :

- la réalisation d'une LGV exclusivement voyageurs ;
- la voie unique ;
- le jumelage ;
- les dessertes ;
- les raccordements.

3.1.3.1 La réalisation d'une LGV exclusivement voyageurs

Certains participants ont demandé à Réseau ferré de France d'étudier la possibilité de réaliser une ligne mixte (accueillant à la fois des circulations de trains de marchandises et des circulations de trains voyageurs), considérée comme plus cohérente avec le Grenelle de l'Environnement et les enjeux de développement du fret.

Le coût de la réalisation d'une ligne mixte et la faible demande de liaisons fret entre Poitiers et Limoges militent cependant pour une ligne exclusivement voyageurs, ainsi que l'avait conclu le débat public de 2006. Réseau ferré de France a également informé que d'autres axes au Nord étaient en cours d'aménagement (Nantes-Tours- Vierzon-Bourges et Lyon) afin de favoriser les liaisons fret transversales.

3.1.3.2 La voie unique

Les échanges ont également porté sur le choix de réalisation d'une LGV partiellement en voie unique. Les participants ont évoqué d'éventuelles difficultés d'exploitation et de sécurité d'une telle section. Certains ont considéré que cette solution n'est pas pérenne, en particulier si la LGV Poitiers-Limoges représente un premier barreau de liaison transversale entre la façade atlantique et Lyon. Des mesures conservatoires (réservations d'emprise pour une double voie à terme) sont alors jugées utiles.

Réseau ferré de France a indiqué que les premières études de trafic confirment la viabilité de la voie unique à un horizon de 50 ans ; pour l'heure, il n'est pas prévu de mesure conservatoire. La différence en terme d'insertion du projet est marginale (environ 6m d'emprise supplémentaire) et pratiquement sans incidence en terme de tracé en section courante.

3.1.3.3 Le jumelage avec la RN147 et la ligne existante Poitiers-Limoges

L'étude de diverses possibilités de jumelage a suscité l'intérêt des participants, qui considèrent que de telles solutions évitent de nouvelles coupures dans les territoires :

- **le jumelage avec la ligne classique Poitiers-Limoges.** Les résultats des études sur ce sujet montrent que ce jumelage est insatisfaisant, notamment dans certaines zones (Lussac-Montmorillon –Le Dorat) et en raison des forts impacts sur l'environnement et le cadre de vie. Il engendre par ailleurs des délaissés trop nombreux ;
- **le jumelage avec la future RN147 à 2 x 2 voies.** Réseau ferré de France est en relation avec les services de l'Etat afin d'identifier les possibilités ponctuelles de jumelage avec l'infrastructure routière. Toutefois, le décalage temporel dans l'avancement des deux projets rend la tâche complexe. Des solutions locales de jumelage sont toutefois envisageables et leur étude demandée pour la suite.
- L'un des tracés-test proposé à ce stade par Réseau ferré de France a pour objectif de se rapprocher le plus possible de la RN147 existante ; pour autant, la présence de bâti dans certains zones oblige à s'en écarter et ne favorise pas un parallélisme complet avec la route.

3.1.3.4 Les demandes de dessertes complémentaires

Plusieurs demandes fortes ont porté sur les dessertes complémentaires à celles de Poitiers et de Limoges (soit directement avec les trains à grande vitesse soit grâce à des correspondances adaptées avec les TER). Elles concernent notamment :

- des liaisons transversales entre Limoges, Nantes, La Rochelle et Bordeaux ;
- une desserte de Périgueux.

Les études de trafics et socio-économiques sont en cours et se poursuivront en étape 2, afin de démontrer l'opportunité de liaisons de ce type et de dimensionner la future offre.

3.1.3.5 Les raccordements à Poitiers et à Limoges

Des demandes ont porté sur l'étude de deux types de raccordements :

- **un raccordement sur la LGV Sud Europe Atlantique au sud de Poitiers.** Réseau ferré de France a rappelé que les études présentées lors du débat public avaient démontré qu'un raccordement sur la LGV Sud Europe Atlantique n'engendrait pas de gains de temps significatifs et provoquait en revanche des contraintes lourdes en termes d'exploitation ferroviaire (réduction de la capacité de la LGV Sud Europe Atlantique, risques de conflits entre les circulations de trains, etc.). De plus, ce type de raccordement est peu compatible, voire est incompatible, avec la desserte de la gare existante de Poitiers par la LGV Poitiers-Limoges ; il ne favorise donc pas les correspondances TER et les liaisons avec les villes de Nantes et Bordeaux ;
- **un raccordement sur la ligne existante Poitiers-Limoges** – cette demande est programmée dans les études qui analysent différentes solutions de raccordement au réseau existant à Poitiers.

Pour plusieurs associations, aucun des raccordements à l'étude au niveau de Poitiers et de Limoges n'apparaît satisfaisant en raison de l'impact sur le bâti ou sur le milieu naturel. Elles considèrent que l'absence de solution satisfaisante constitue un blocage pour le choix des Zones Préférentielles de Passage.

3.1.4 Les liens entre le projet et le réseau existant

Le sujet de l'amélioration du réseau existant a souvent été évoqué. La modernisation des lignes existantes apparaît comme une nécessité. Deux lignes sont particulièrement concernées :

- **la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse** : les participants ont exprimé des inquiétudes sur la dévalorisation de cette ligne dans le temps. Réseau ferré de France a rappelé son engagement pour l'avenir de cet axe et l'investissement de 265 millions d'euros qu'il a engagés au cours des quatre dernières années entre Etampes et Brive-la-Gaillarde afin de développer un service performant. Cet axe sera également utilisé pour développer le transport de marchandises ;

- **la ligne Poitiers-Limoges** : certains participants expriment la crainte que l'arrivée de la LGV ne dégrade le service proposé sur cette ligne et font part de leur volonté que sa performance soit, au contraire, renforcée. Réseau ferré de France a exposé le programme de modernisation mis en œuvre depuis 10 ans et dont la première phase vient de s'achever. L'ensemble de ces travaux permettra un gain de temps de 30 minutes sur le trajet Poitiers-Limoges (le temps de parcours passera de 2 h 05 à 1 h 35) avec une amélioration de la fréquence théorique de 5 à 10 allers-retours quotidiens (et 15 allers-retours/jour dans un second temps).

3.1.5 Le coût du projet

Des réserves ont été émises sur l'estimation actuelle du coût du projet, compte tenu de l'absence de choix de raccordements à Poitiers et à Limoges. Plusieurs participants considèrent que cette estimation pourrait de ce fait être sous-évaluée.

Réseau ferré de France a précisé que l'évaluation du coût du projet (1,3 milliard d'euros), établie aux conditions économiques de 2005, intègre bien une estimation du coût des raccordements.

3.1.6 Les études environnementales et la méthodologie de définition des Zones Préférentielles de Passage

3.1.6.1 Le classement des sensibilités environnementales

Réseau ferré de France a présenté la méthodologie de comparaison des sensibilités environnementales aux participants des ateliers thématiques. Le classement des sensibilités, dans la grille de hiérarchisation des enjeux environnementaux, a fait l'objet de plusieurs demandes. L'ensemble des modifications apportées à la hiérarchisation des enjeux a fait l'objet d'un document spécifique transmis aux participants des ateliers.

La définition des « zones d'exclusion » (superposition de trois enjeux très forts) et des « zones d'évitement » (cumul d'un ou de deux enjeux très forts ou encore de trois enjeux forts) représentait un travail préalable à la définition des Zones Préférentielles de Passage. Elle a été largement discutée et parfois critiquée par les participants.

Réseau ferré de France a poursuivi les études sur ce sujet ; la très grande majorité de ces zones se situe en dehors des Zones Préférentielles de Passage finalement identifiées.

3.1.6.2 La définition des Zones Préférentielles de Passage

Certaines associations ont considéré que la définition des Zones de Passage, et en particulier celle des raccordements, était effectuée au profit de l'objectif de 2 heures de temps de parcours entre Paris et Limoges et du coût du projet, sans prendre en compte de manière suffisante les critères environnementaux, tant humains que naturels.

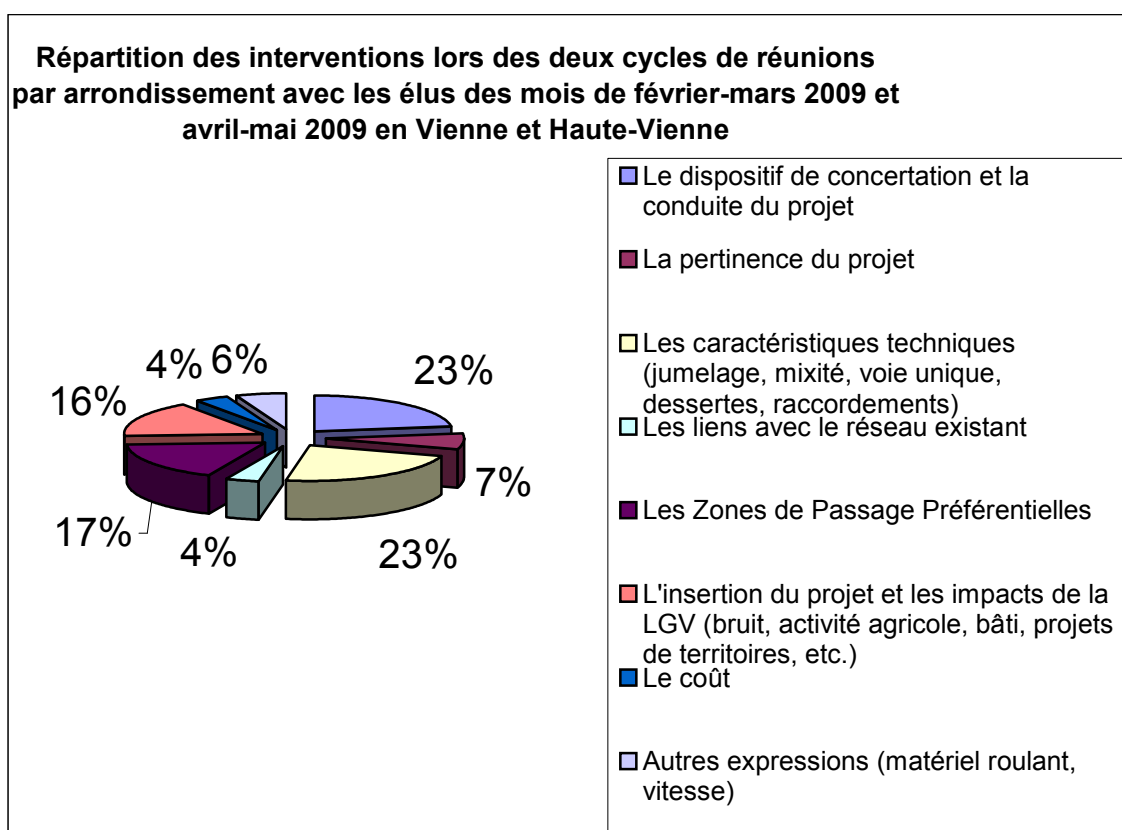
Cependant, Réseau ferré de France a rappelé la méthode : c'est un ensemble des trois critères (environnement, fonctionnalités du projet et coût), considérés à « poids » égal, qui a permis de définir et comparer les Zones Préférentielles de Passage.

La méthode de construction des Zones Préférentielles de Passage a également donné lieu à une question : des sections moins favorables localement peuvent-elles participer d'un itinéraire jugé globalement favorable ? Réseau ferré de France a rappelé que la méthode permet de conserver la meilleure solution entre chaque nœud (point où deux Zones Préférentielles de Passage étudiées divergent ou se rejoignent) pour effectuer ensuite l'analyse sur l'ensemble de l'itinéraire.

Certaines associations se sont étonnées du choix de Zones de Passage à ce stade, dans la mesure où tous les résultats d'études (comme par exemple celle sur les espèces protégées) ne sont pas encore disponibles. Réseau ferré de France a souligné que le niveau d'études de l'étape 1 est supérieur à ce qui se fait généralement à ce stade sur les autres projets de LGV et d'infrastructures linéaires plus généralement. Ce niveau d'étude permet de faire des choix. La démarche est progressive et permet d'intégrer de nouvelles données. Des niveaux de précision plus élevés interviendront bien évidemment en étape 2.

3.2. Les réunions par arrondissement avec les élus

Les expressions recueillies au cours de ces réunions ont majoritairement concerné les caractéristiques du projet, les Zones de Passage et l'insertion de la LGV dans les territoires traversés. Le jumelage et la voie unique ont également suscité des débats. De nombreuses questions ont aussi porté sur la concertation et sur le dispositif d'information du grand public.



3.2.1 Le dispositif de concertation et la conduite du projet

Des élus ont fait part à Réseau ferré de France de leur regret d'être associé, d'une manière qu'ils ont jugé trop tardive, au dispositif de concertation, alors que des informations avaient déjà été diffusées sur les Zones Préférentielles de Passage. Ils ont également interrogé sur la raison de leur non-représentation dans les ateliers thématiques.

Réseau ferré de France a bien noté ces regrets. Il a souligné que des élus participaient aux ateliers thématiques, mais que la représentation de tous les acteurs au sein des ateliers, y compris celle des élus, était celle des niveaux départemental et régional afin de favoriser une réflexion qui ne serait pas orientée par l'expression de préférences locales. Pour répondre aux besoins d'échanges, la concertation locale (cf. 3.3.) a été rapidement lancée à la suite des réunions par arrondissement. Le maître d'ouvrage a également répondu favorablement à la demande de certains élus d'organiser des réunions publiques sur le projet dès le mois de juin 2009, plutôt qu'après l'été 2009 comme il l'avait envisagé initialement, conformément aux principes de la charte de concertation.

3.2.2 L'opportunité du projet

Un débat sur l'opportunité du projet s'est fait jour entre les participants, certains demandant à Réseau ferré de France d'aller vite dans la réalisation des études pour remédier à l'enclavement du Limousin, d'autres estimant que le projet n'apporte pas de bénéfice aux territoires situés entre Poitiers et Limoges – de fait, des élus préconisent plutôt un aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Sur ce point, Réseau ferré de France a rapporté les résultats issus des études présentées lors du débat public de 2006 (cf. 3.1.2.).

Pour certains élus également, l'aménagement de la RN147 à 2 x 2 voies apparaît prioritaire par rapport à la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges.

3.2.3 Les caractéristiques techniques du projet

3.2.3.1 Le jumelage avec la RN147 et avec la ligne existante Poitiers-Limoges

Les élus expriment une demande forte sur la mutualisation des études entre la mise à 2x2 voies de la RN147 et la LGV Poitiers-Limoges. Une solution de jumelage sur certaines sections est préconisée, notamment au niveau de Lhommaizé, Mazerolles et Lussac-les-Châteaux, le jumelage faisant moins consensus dans les autres zones. En tout état de cause, les élus se disent attentifs à la mise à 2x2 voies de la RN147 et aux possibilités d'un ouvrage d'art commun aux deux projets pour le franchissement de la Vienne. Ils souhaitent un engagement financier de l'Etat dans la réalisation de la RN147.

Réseau ferré de France a informé de son travail en étroite collaboration avec la Direction Régionale de l'Équipement ; l'un des tracés-tests proposé a pour objectif de mesurer la faisabilité et la pertinence du jumelage.

Par ailleurs, les élus se sont interrogés sur les possibilités de jumelage avec la ligne classique Poitiers-Limoges. Cette solution a été étudiée par Réseau ferré de France et ne représente pas la solution la plus satisfaisante en terme d'impacts sur l'environnement, sauf à envisager un jumelage ponctuel qui reste à analyser plus en détail.

3.2.3.2 La voie unique

La réalisation d'une LGV en partie à voie unique a suscité beaucoup d'interrogations, qui portent sur :

- sa capacité à répondre aux objectifs de fréquence entre Poitiers et Limoges ;
- son caractère durable compte tenu de l'évolution des trafics ;
- son emplacement entre Poitiers et Limoges et sa longueur.

Les études actuelles ont confirmé que la voie unique permet de répondre aux objectifs de 12 allers-retours par jour entre Poitiers et Limoges. D'après les premières études de trafics, la voie unique est viable pendant plus de 50 ans, et ce en prenant en compte l'évolution prévisible des trafics. Quant à la longueur et la position de la voie unique, Réseau ferré de France a expliqué qu'elles ne seront définies précisément qu'en étape 2.

3.2.3.3 Une LGV réservée aux voyageurs

Des élus ont fait part de leurs questionnements sur la mixité de la LGV entre Poitiers et Limoges, mixité qu'ils jugent cohérente avec le Grenelle de l'Environnement.

Le surcoût lié à la réalisation d'une ligne mixte et la faible demande de liaisons fret entre Poitiers et Limoges militent cependant pour une ligne exclusivement voyageurs, ainsi que l'avait conclu le débat public de 2006 et ainsi que l'a rappelé le maître d'ouvrage (cf. 3.1.3.1.).

3.2.3.4 La desserte de la gare de Poitiers

La desserte de la gare de Poitiers a été l'objet d'un débat entre les élus. Certains d'entre eux ont rappelé que seule la gare de Poitiers permet d'organiser les correspondances avec le TER et ainsi de diffuser les effets de la grande vitesse dans les territoires. D'autres ont estimé que l'arrivée de la LGV Sud Europe Atlantique risque de saturer la gare de Poitiers et proposent en conséquence une gare TGV® à Poitiers-Biard.

RFF a rappelé que l'objectif d'un maximum d'échange avec le reste du réseau ferroviaire conduit à passer par la gare centre et que toutes les études conduites sur la capacité montrent qu'une saturation de la gare n'est à craindre qu'à très long terme.

3.2.3.5 Les raccordements à Poitiers et à Limoges

Des élus s'interrogent sur l'opportunité d'un raccordement sur la LGV Sud Europe Atlantique au droit de Poitiers. Réseau ferré de France rappelle qu'il a opté pour un raccordement sur le réseau existant, avec l'objectif de desservir la gare de Poitiers et ainsi de favoriser les correspondances avec d'autres trains (TGV® et TER) et avec les transports en commun urbains et interurbains.

Compte tenu de cette demande, Réseau ferré de France a cependant engagé des analyses plus poussées, qui montrent que se raccorder à la LGV SEA pour desservir ensuite la gare centrale de Poitiers pénalise le temps de parcours et entraîne des surcoûts par rapport à un raccordement sur les lignes existantes. Par ailleurs, l'intérêt du raccordement sur les lignes existantes est que le couplage et le découplage des trains en gare de Poitiers permet de ne pas contribuer à la saturation de la ligne entre Paris et Poitiers.

Les capacités de circulation au niveau de Saint-Benoît, en cas de raccordement sur la ligne existante Paris-Bordeaux, font partie des sujets d'inquiétudes exprimés par les élus. Réseau ferré de France a bien noté cette inquiétude et indique que des aménagements pouvant faciliter la circulation au niveau de Saint-Benoît ont déjà fait l'objet d'études antérieures. Ce sujet fait l'objet d'analyses précises notamment avec la perspective prochaine de la LGV Tours Bordeaux et le projet d'autoroute ferroviaire.

Plus généralement, les élus ont interrogé le maître d'ouvrage sur l'évaluation des solutions de raccordement et sur les critères de choix en la matière. La méthode a été explicitée : le choix des raccordements s'effectuera sur la base des résultats des études portant sur des tracés-tests, d'une évaluation environnementale complémentaire ainsi que de la poursuite de la concertation.

3.2.4 Le réseau existant

Plusieurs élus ont souhaité avoir l'assurance de RFF sur la pérennité de la ligne existante Poitiers-Limoges.

Réseau ferré de France a précisé que la ligne existante Poitiers-Limoges, assurant la desserte fine des territoires par les TER, était bien complémentaire à la LGV Poitiers-Limoges et que le programme de modernisation déjà engagé au prix d'un investissement financier important sera poursuivi.

3.2.5 Les Zones Préférentielles de Passage

Les critères ayant abouti à la définition des Zones Préférentielles de Passage ont suscité de nombreuses questions. Certaines ont porté sur la compatibilité de l'objectif de temps de parcours de 2 h avec le respect des enjeux environnementaux et humains (urbanisation, activité agricole, etc.).

Réseau ferré France a rappelé que trois critères, non hiérarchisés, participent à l'évaluation des Zones de Passage : l'environnement, les fonctionnalités et le coût. Réseau ferré de France a également rappelé que les 2 heures visées entre Paris et Limoges constituaient un objectif fort du projet, porté par l'ensemble des partenaires cofinanceurs. En tout état de cause, la définition du projet prend bien en compte un principe : s'éloigner au maximum des surfaces bâties et des zones sensibles sur le plan environnemental.

3.2.6 L'insertion du projet et les impacts de la LGV sur les territoires

3.2.6.1 Le bruit

Le niveau sonore engendré par le passage de la future LGV et la réglementation en vigueur par rapport à la proximité des habitations a fait l'objet d'un certain nombre de questions.

Réseau ferré de France a indiqué que la conception du projet recherche l'éloignement maximum par rapport aux zones bâties et rappelé les normes réglementaires que RFF a l'obligation de respecter : le niveau sonore moyen de la LGV ne devra pas être supérieur à 60dB(A) en période diurne (6h-22h) et en zone d'ambiance modérée.

3.2.6.2 L'activité agricole

De nombreux échanges se sont tenus sur la question des impacts de la LGV sur les activités agricoles. La question de l'aménagement foncier, et notamment du remembrement, ainsi que celle des modalités de compensation des exploitations agricoles ont été abordées.

Réseau ferré de France a expliqué que des mécanismes d'aménagement foncier seront proposés aux agriculteurs concernés par la LGV, comme cela se fait déjà avec succès sur d'autres projets ferroviaires. Ces mécanismes sont pilotés par les Conseils Généraux et permettent de retrouver une situation d'exploitation équivalente à la situation antérieure. Ils ont pour objet d'ajuster si nécessaire, par échange de surfaces, la structure des exploitations pour éviter un effet de coupure ou leur déstructuration par le projet.

Les élus souhaitent que le travail avec les SAFER soit engagé au plus tôt dans la démarche afin de disposer, en amont de la réalisation du projet, de réserves foncières suffisantes (acquisitions anticipées de terres pour faciliter les échanges ultérieurs).

Réseau ferré de France a précisé que les acteurs agricoles et fonciers, et notamment les SAFER, sont associés dès le début de la démarche et sont représentés dans les ateliers thématiques. L'objectif est de traiter avec eux, le plus tôt possible, les contraintes sur les zones agricoles et notamment d'aborder la question des réserves foncières.

3.2.6.3 Le bâti et les projets des territoires

Réseau ferré de France a été questionné en plusieurs occasions sur la méthode de prise en compte du bâti et des projets des territoires. Il a été rappelé par le maître d'ouvrage que le bâti représente l'un des critères de définition des Zones Préférentielles de Passage et que le projet est conçu de manière à s'éloigner le plus possible du bâti existant.

Les élus ont questionné Réseau ferré de France sur la délivrance des permis de construire. Réseau ferré de France a reconnu que la période était effectivement délicate en raison de l'incertitude liée au tracé.

Toutefois il est possible lorsque la ZPP sera identifiée de mettre en place une obligation de consulter Réseau ferré de France dans le cadre de l'instruction des autorisations d'urbanisme (RU, CU, PC ...). Pour avancer sur ces sujets, le maître d'ouvrage a par ailleurs engagé des échanges réguliers avec les communes, permettant d'identifier très en amont les projets de territoire et étudier leur compatibilité avec la LGV Poitiers-Limoges.

L'emprise du projet et les mécanismes de compensations ont également fait l'objet d'interrogations : l'emprise moyenne finalisée de la LGV Poitiers-Limoges correspondra à une bande d'environ 100 mètres de largeur. L'emprise peut être définie lorsque le tracé l'est – il sera défini en étape 2 - La règle dans les projets ferroviaires est d'acquiescer les habitations situées dans l'emprise et de protéger (protections acoustiques notamment) celles se situant à proximité.

3.3. Les réunions par groupes de communes et les rencontres bilatérales

Ces réunions ont été l'occasion pour les communes de poser des questions :

- générales sur le projet ;
- territoriales³, en lien avec leurs problématiques spécifiques.

3.3.1 Les questions générales

3.3.1.1 L'opportunité du projet

Les élus se sont intéressés aux alternatives, et essentiellement à l'aménagement de la ligne Poitiers-Limoges pour accueillir des trains à grande vitesse, et/ou la création de sections à grande vitesse sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Ils ont interrogé l'intérêt de la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges.

Réseau ferré de France a apporté les réponses suivantes : depuis 20 ans, l'ensemble des aménagements possibles entre Paris et Limoges a été étudié.

³ Les expressions des communes ont pu évoluer avec l'avancement des rencontres, notamment celles menées au cours de l'été. Il est proposé ici une synthèse des expressions telles qu'elles sont apparues avant le comité des financeurs du 6 juillet 2009.

Ces projets d'aménagement du réseau existant présentent tous, à fonctionnalités équivalentes, un coût nettement supérieur à celui de la LGV Poitiers-Limoges (2 à 2,4 milliards d'euros contre 1,3 milliard d'euros pour la LGV Poitiers-Limoges) et ne répondent pas à l'objectif, exprimé par les acteurs du Limousin, de se rapprocher de Poitiers et de la façade atlantique.

Le projet de LGV Poitiers-Limoges bénéficiera de la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique jusqu'à Bordeaux, dont l'appel d'offres de mise en concession est en cours ; il permet, avec une infrastructure nouvelle « courte » (115 km), de relier Limoges à Poitiers et Paris.

L'aménagement de la ligne existante Poitiers-Orléans-Limoges-Toulouse concerne un linéaire plus important. Le coût de cette solution est très élevé, avec des impacts sur l'environnement importants, notamment pour la traversée de la Sologne et de la Loire. La capacité de cette ligne restera par ailleurs contrainte en raison de la présence d'autres types de circulations (TER, trains de grande ligne).

3.3.1.2 L'insertion du projet dans les territoires

Les élus ont fait par de leurs questionnements sur l'emprise du projet, les modalités d'acquisition des biens immobiliers et les mesures de protection des habitations contre le bruit.

Réseau ferré de France a expliqué que la largeur de l'emprise d'une LGV est variable et dépend fortement de la topographie : de quelques dizaines de mètres sur un ouvrage de génie civil à près de 150 mètres pour de très grands déblais. Le maître d'ouvrage prévoit une largeur moyenne d'environ 100 mètres, ce qui représente environ 10 ha au kilomètre.

Toutes les habitations situées dans l'emprise du projet feront l'objet d'une acquisition, ces opérations intervenant en aval de la Déclaration d'Utilité Publique (date prévisionnelle 2013). Le Service des Domaines établit alors une estimation des biens concernés, 98% des cas se réglant à l'amiable.

Réseau ferré de France a également l'obligation de protéger les habitations se situant en dehors de l'emprise. De nombreuses mesures permettent la réduction du bruit : la topographie (talus, déblais), les aménagements paysagers, les merlons acoustiques, les murs antibruit, les protections de façades, etc.

Des soucis ont été exprimés sur la viabilité des exploitations agricoles touchées par le projet ainsi que sur les modalités de rétablissement des circulations.

Réseau ferré de France a informé qu'un aménagement foncier anciennement « remembrement » doit être proposé « cf 3.2.6.2 l'activité agricole ». Une étude foncière sera conduite pour permettre d'en décider l'opportunité. L'objectif est de permettre à toute exploitation concernée par la LGV de poursuivre son activité et de ne pas subir de perte financière du fait du projet.

Des réserves foncières peuvent être constituées pour faciliter les mécanismes de reconstitution des exploitations objet de l'aménagement. Des rétablissements de voirie ou de chemins d'exploitation seront proposés, en concertation avec les exploitants, les riverains, les Chambres d'Agriculture et les SAFER. Toutes ces opérations ne pourront cependant intervenir que dans les étapes d'études ultérieures, une fois le projet défini plus précisément.

3.3.1.3 Le financement du projet et les délais de mise en service

Les élus ont fait part de leurs questions sur l'identité des financeurs du projet et sur les délais de mise en service de la LGV Poitiers-Limoges.

Les études sont financées par l'Etat, Réseau ferré de France, les Régions Poitou-Charentes et Limousin, les Départements de la Vienne, de la Haute-Vienne, de la Corrèze, les Agglomérations de Poitiers, Limoges et Brive-la-Gaillarde ainsi que la Ville de Limoges. Réseau ferré de France a indiqué que les discussions sur le financement de la réalisation en elle-même (travaux) ne sont pas engagées. La LGV Poitiers-Limoges fait partie des projets dont la mise en service est prévue à l'horizon 2020 par la loi Grenelle I adoptée le 3 août 2009 : les études sont donc conduites avec cet objectif.

3.3.1.4 L'avenir de la ligne existante Poitiers-Limoges

Le devenir de la ligne classique à l'arrivée de la LGV Poitiers-Limoges a fait l'objet de plusieurs interventions.

Réseau ferré de France a indiqué que les utilisateurs actuels de cette ligne ne l'empruntent qu'en minorité pour le trajet complet entre Poitiers et Limoges (15 à 20 % des voyageurs). Les deux infrastructures (ligne existante, LGV) ne sont donc pas concurrentes mais complémentaires. La ligne existante conservera sa fonction pour la desserte des gares intermédiaires entre Poitiers et Limoges, avec un service amélioré grâce aux travaux de modernisation déjà engagés.

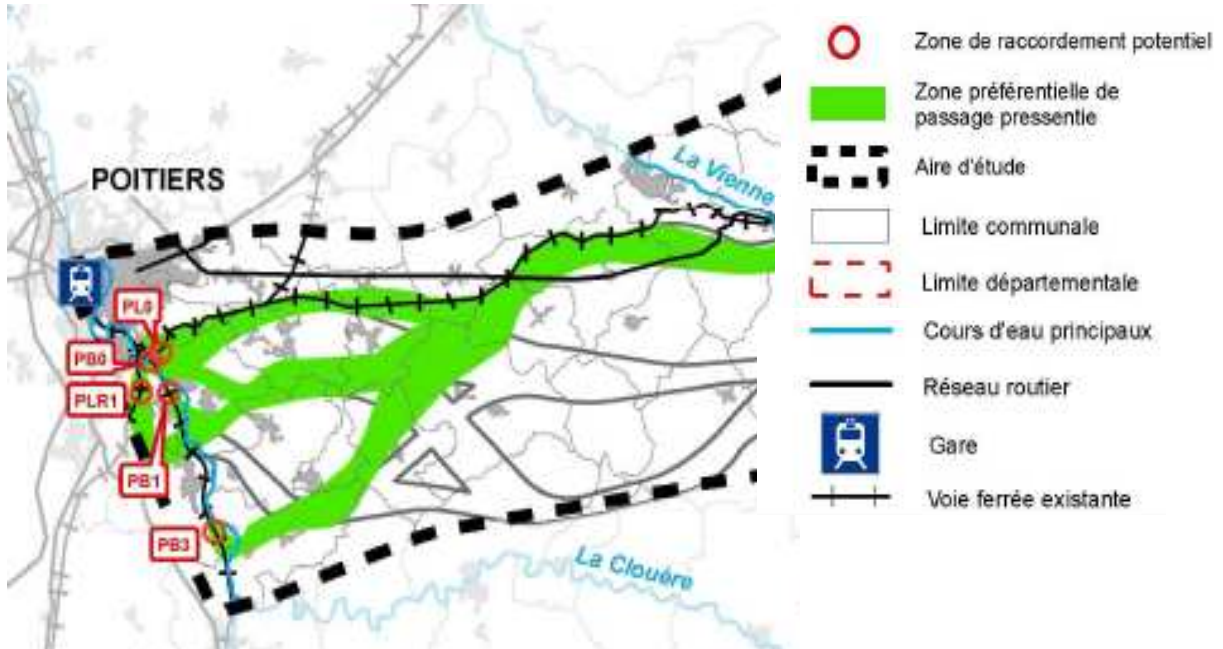
3.3.1.5 Le projet de mise à 2x2 voies de la RN147

L'interférence de ce projet avec celui de la LGV Poitiers-Limoges a suscité des inquiétudes ; plusieurs élus se demandent si la LGV Poitiers-Limoges n'aura pas de conséquences sur la mise à 2 x 2 voies de la RN147.

Réseau ferré de France a informé sur le fait que le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN147 est porté par les Directions Régionales de l'Équipement du Limousin et de Poitou-Charente. Le Schéma National des Infrastructures de Transport, dont la formalisation est attendue pour fin 2009, permettra de connaître la programmation pour cet aménagement dans la période 2009-2014.

3.3.2 Les questions territoriales

SUR LA SECTION POITIERS-VIENNE



3.3.2.1 Ligugé

La commune se prononce contre l'option de raccordement sur la ligne Poitiers-La Rochelle. Elle indique que :

- le tracé-test a un impact sur la zone à lotir (30 terrains) de "La Brassaise". Un tracé passant à l'extérieur du lotissement, en déblai afin d'optimiser l'insertion visuelle et acoustique, est en cours d'études ;
- la procédure de classement du site de la vallée du Clain est en voie d'achèvement avec pour principaux objectifs de protection : les paysages, les milieux naturels et le patrimoine culturel.

3.3.2.2 Smarves

La commune indique son opposition au projet.

3.3.2.3 Saint-Benoît

La commune souhaite être informée de l'estimation du nombre de trains qui circuleront au Sud de Poitiers sur la ligne actuelle Poitiers-Bordeaux (TGV, TER et fret).

3.3.2.4 Nouaillé-Maupertuis

La commune souhaiterait obtenir des retours d'expérience sur l'effet de coupure d'une nouvelle infrastructure.

Concernant la Zone Préférentielle de Passage associée au raccordement sur la ligne Paris-Bordeaux (PB3), la commune indique que :

- le tracé-test interfère avec un projet de réserve d'irrigation de 5,5 hectares réalisé prochainement et un forage d'alimentation (déjà existant) près de Bouilleaux. Un décalage du tracé de 50 à 100 mètres vers le Sud permettant de rendre les deux projets compatibles est possible ;
- la zone du Plan Local d'Urbanisme vouée à l'habitat se trouve sur la Zone Préférentielle de Passage.

Elle demande également :

- les modalités de prise en compte du profil en long dans les analyses ;
- des données précises sur l'état initial de l'environnement (par exemple, un DVD avec le système d'information géographique complet à ce jour) ;
- l'impact sur le bâti au Pinier, notamment en raison de la présence d'un vallon dans ce secteur qui risque de faire « caisse de résonance ».

La commune n'émet pas d'avis quant au choix entre :

- le jumelage entre la LGV et la ligne classique ;
- le principe des deux autres Zones Préférentielles de Passage.

3.3.2.5 Nieul l'Espoir

La commune indique, concernant le tracé-test en jumelage avec la ligne classique, qu'un centre de réadaptation cardiaque se situe à proximité de la ligne existante. Une extension du centre est également envisagée. La commune précise que cet établissement nécessite un environnement calme. La commune exprime une inquiétude forte sur l'impact du projet de LGV sur le bâti.

Le tracé-test passe à environ 250 mètres au Nord du bâtiment le plus proche (après extension). Une protection phonique permettrait de mettre le centre à l'abri des nuisances provoquées par la LGV mais aussi par la ligne TER.

La commune n'émet pas d'avis quant au choix entre le principe :

- du jumelage entre la LGV et la ligne classique ;
- le principe des deux autres Zones de Passage Préférentielles.

3.3.2.6 Gizay

La commune n'émet pas d'avis quant au choix entre :

- le jumelage entre la LGV et la ligne classique ;
- le principe des deux autres Zones de Passage Préférentielles.

3.3.2.7 Vernon

La commune n'émet pas d'avis quant au choix entre :

- le jumelage entre la LGV et la ligne classique ;
- le principe des deux autres Zones de Passage Préférentielles.

3.3.2.8 Lhonnaize

Une inquiétude a été exprimée sur le tracé-test au niveau du Breuil (la 2 x 2 voie y passe aussi), de La Carte (ferme récemment refaite à neuf), des Fosses, du bois de Pouziou qui est une réserve de chasse, du terrain au Nord du bois de la Pitage qui va accueillir un projet de ferme photovoltaïque sur 2,8 ha (dépôt de permis de construire en cours).

3.3.2.9 Dienné

La commune rappelle la présence d'un centre de loisirs « le domaine de Dienné » entre la Boquerie et le tracé-test. Ce parc de 42 ha a été en partie réalisé depuis 3 ans et a pour but d'accueillir des visiteurs pour découvrir la nature. Il possède une capacité d'accueil à terme de 400 lits et emploie 70 personnes.

Le responsable du centre de loisirs a transmis, au cours d'une rencontre avec Réseau ferré de France, les délimitations précises du périmètre du parc.

Les trois tracés-tests interfèrent avec le centre de loisirs :

- celui associé au raccordement sur la ligne Paris-Bordeaux (PB3) passe dans le bois de Roussière, où il est prévu de développer les activités ludiques de découverte de la nature ;
- les deux autres passent en limite du bois, mais peuvent également détériorer l'ambiance calme nécessaire à l'attractivité de ce site.

Des adaptations des tracés-tests sont possibles, mais sont limitées par les impacts sur le bâti et sur l'extrémité de la déviation de Fleuré (RN147 à 2 x 2 voies). Une protection phonique permettrait de mettre le centre à l'abri des nuisances provoquées par la LGV.

La réalisation d'une déviation de Lhonnaize jumelée avec la LGV permettrait de mettre le centre à l'abri de l'essentiel des nuisances phoniques provoquées par la RN147 actuelle.

3.3.2.10 Lussac-les-Châteaux

La commune de Lussac-les-Châteaux demande à Réseau ferré de France :

- d'étudier en parallèle les projets de mise à 2 x 2 voies de la RN147 et de la LGV Poitiers-Limoges, afin de disposer d'une vision d'ensemble des deux projets ;
- de jumeler les deux infrastructures de façon à maximiser les synergies et à réduire les impacts globaux (sans nécessairement réaliser un ouvrage commun) ;
- de montrer comment les deux projets pourraient s'inscrire physiquement dans le secteur du franchissement de la Vienne et du passage nord de Lhommaizé.

La commune mentionne que le projet de la ferme de Mauvillant à l'Est du franchissement de la Vienne est effectivement abandonné.

3.3.2.11 Mazerolles

La commune de Mazerolles demande :

- d'étudier en parallèle les projets de mise à 2 x 2 voies de la RN147 et de la LGV Poitiers-Limoges, afin de disposer d'une vision d'ensemble des deux projets ;
- de jumeler les deux infrastructures de façon à maximiser les synergies et à réduire les impacts globaux (sans nécessairement réaliser un ouvrage commun).

3.3.2.12 Fleuré

La commune demande, même si cela ne concerne pas directement la LGV Poitiers-Limoges, à quel horizon sera réalisée la déviation de Fleuré.

3.3.2.13 Iteuil

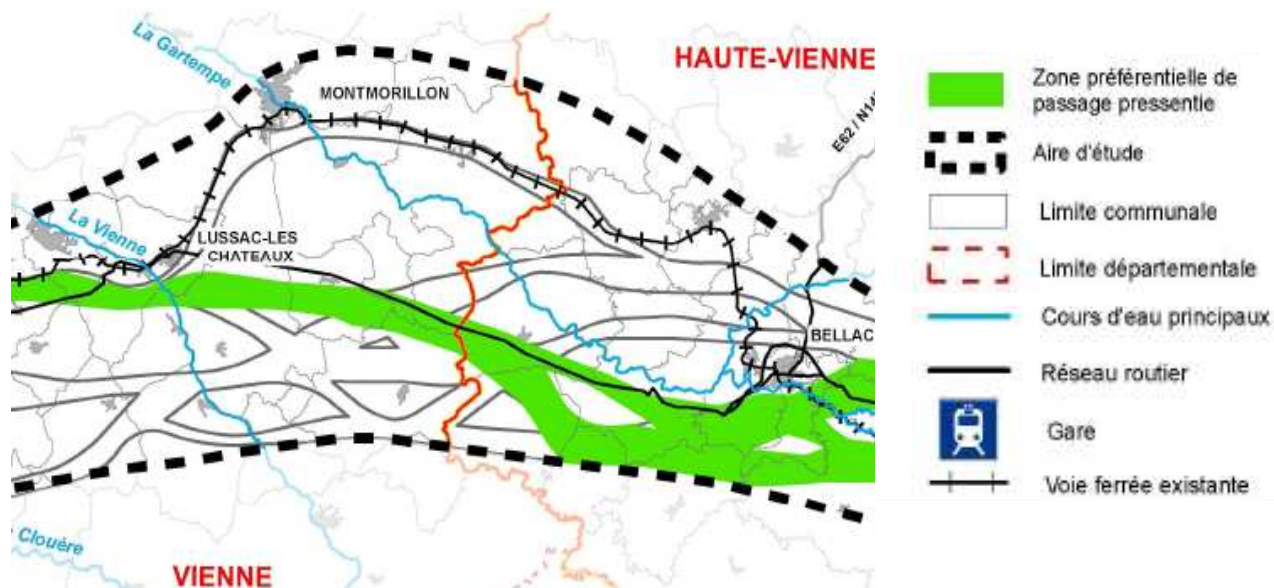
La commune exprime des interrogations sur l'avenir des circulations TER sur la ligne Paris-Bordeaux (notamment desserte du pénitencier de Vivonne) et sur l'entrée sud de la gare de Poitiers.

3.3.2.14 Roches Prémarie-Andillé

La commune considère, concernant la Zone Préférentielle de Passage intermédiaire associée aux raccordements sur les lignes Paris-Bordeaux (PB1) et Poitiers-La Rochelle (PLR), que :

- les tracés-tests passent trop près de la future ZAC des Erondières et du lotissement des Chaumes et apportera de très fortes nuisances. La commune précise qu'une autre zone est également prévue, à l'avenir, à 50 mètres au Nord de celle-ci ;
- le tracé, passant à 300 mètres du village, apportera de très fortes nuisances.

SUR LA SECTION VIENNE-BELLAC



3.3.2.15 Moulismes

- Des regrets ont été exprimés concernant la communication tardive autour du projet ;
- la commune évoque la création d'une zone de développement éolien (ZDE) le long de la RN147 au Sud entre Les Bardes et Chez Bachelard. Une demande de permis de construire a été déposée en octobre. Les éléments seront transmis à Réseau ferré de France. Pour autant, RFF précise que le projet de ZDE et la LGV ne sont pas incompatibles, à condition que soient coordonnés le tracé de la LGV et l'implantation des éoliennes.

3.3.2.16 Adriers

La commune fait savoir que deux autres zones de développement éolien sur la commune d'Adriers, situés en dehors des Zones Préférentielles de Passage, sont en cours de projet :

- entre les Grands Buissons et les Chaumes de Valence ;
- entre les pierres de l'Age Boutrie et la Bouirade.

RFF précise que les projets de ZDE et la LGV ne sont pas incompatibles, à condition que soient coordonnés le tracé de la LGV et l'implantation des éoliennes

3.3.2.17 Blond

La commune évoque :

- les difficultés d'insertion de la LGV à Vaulry et, particulièrement, à Puyboreau et la Garde ;
- les risques liés à la présence des mines inquiètent les élus de la commune (transmission d'un courrier et d'un rapport BRGM en cours et des coordonnées d'un habitant de Mézières-sur-Issoire expert du sujet) ;
- les impacts de la LGV sur les activités touristiques de plein air (randonnée, pratique du VTT et présence de gîtes) est également un sujet d'inquiétudes.

Concernant la Zone Préférentielle de Passage Sud, au Sud des Bois du Roi, la commune mentionne un projet avancé de Zone de Développement de l'Eolien (6 éoliennes). Le projet de ZDE n'est pas complètement compatible avec la LGV au niveau d'une des six éoliennes prévues. Néanmoins, le déplacement de l'éolienne touchée semble possible. Le projet ne serait donc pas remis en cause par la LGV.

3.3.2.18 Bellac

La commune exprime sa préoccupation concernant :

- les nuisances que pourrait occasionner la LGV pour la commune de Bellac, qui accueille déjà une déchetterie ;
- les interfaces de la LGV avec les projets éoliens ;
- la visibilité de la LGV en raison de la proximité des tracés-test par rapport au centre de Bellac et aux zones d'habitats denses.

Le tracé-test de la Zone Préférentielle de Passage Sud, au Nord du Bois du Roi, interfère avec le Centre de Stockage des Déchets Ménagers et Assimilés de Bellac. Il traverse sur 900 mètres le périmètre de protection de 200 mètres autour du Centre.

Il est à noter qu'un décalage du tracé de 100 mètres vers le Nord permettant de rendre les deux projets compatibles est possible.

Les contacts avec le Syndicat Départemental de la Haute-Vienne ont permis de recueillir des informations sur la présence d'espèces protégées à proximité du centre. Des investigations environnementales sont en cours.

3.3.2.19 Saint-Bonnet-de-Bellac

Le jumelage avec la RN147 est jugé inacceptable à cause de l'impact sur le bâti et les riverains. La commune indique la présence d'une zone classée à proximité de Bel Air. Elle se positionne donc contre la solution de jumelage.

3.3.2.20 Bussière-Poitevine

Le jumelage avec la RN147 est jugé inacceptable à cause de l'impact sur le bâti et les riverains. La commune se positionne donc contre la solution de jumelage.

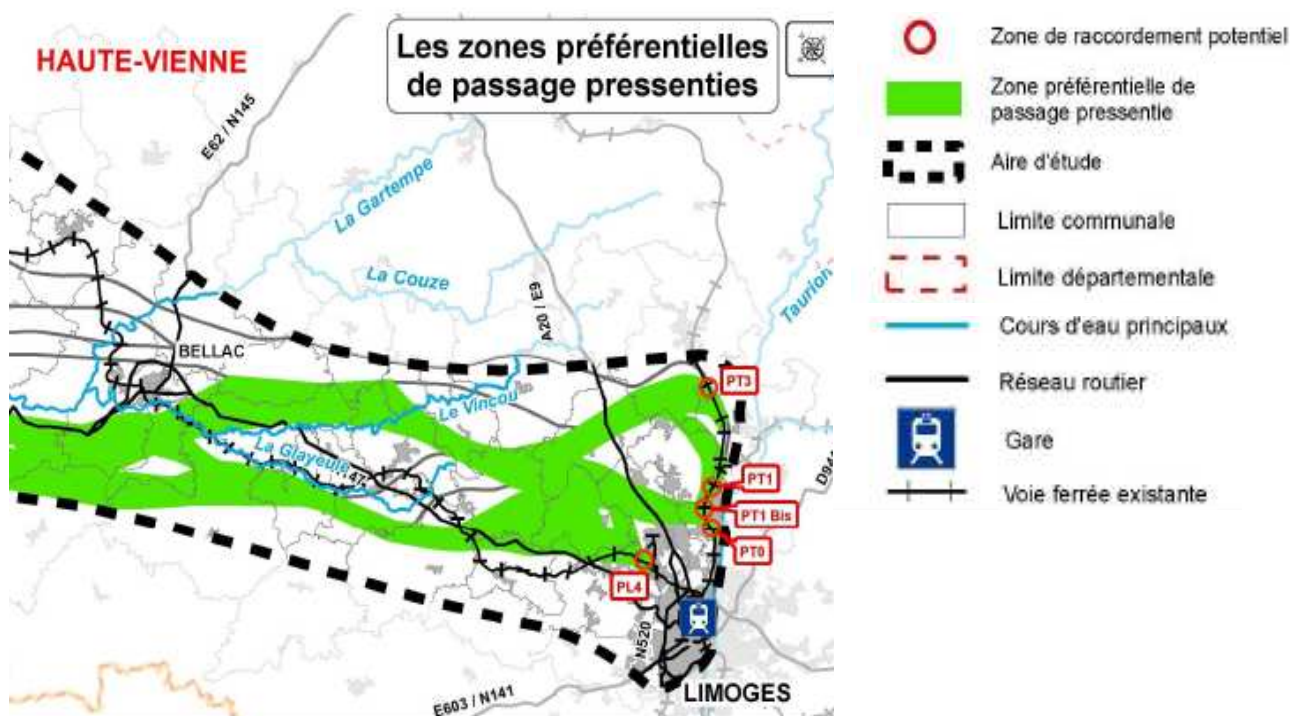
3.3.2.21 Saint-Barbant

La commune indique la présence d'une zone potentiellement humide au Grand Patural.

3.3.2.22 Peyrat-de-Bellac

La commune demande à Réseau ferré de France d'organiser des réunions publiques régulières en étape 2 afin de discuter sur les tracés avec les populations touchées.

SUR LA SECTION BELLAC-LIMOGES



3.3.2.23 Saint-Jouvent

La commune précise que le tracé passant actuellement entre les hameaux de Sénélas et La Grêle se trouve dans une zone d'urbanisation inscrite au Plan Local d'Urbanisme. La commune a donc demandé d'éviter un tracé entre ces hameaux.

La commune émet une préférence pour un passage en bordure de la commune avec un élargissement de la Zone Préférentielle de Passage médiane afin de permettre un tracé contournant Sénélas par la droite (faisabilité à vérifier par rapport aux contraintes en amont et en aval, notamment les étangs de Thouron).

La question des modalités de prise en compte des Plans Locaux d'Urbanismes des communes par Réseau ferré de France est posée par la commune.

3.3.2.24 Bonnac-la-Côte

La commune précise que le bâti s'est rapidement développé ces dernières années au Nord de Bonnac-la-Côte (Le Monteil, Trachéras, Maison Rouge). Elle indique qu'il sera difficile d'éviter des impacts importants sur le bâti avec le tracé permettant de rejoindre les raccordements sur la ligne Paris-Toulouse (PT1, PT1bis et PT3).

La commune mentionne la présence, sous le tracé-test, de 2,5 km de galeries de mines de la Cogema au Nord de Bonnac.

Elle fait également part de son interrogation sur l'absence de diffusion du *Courrier de la LGV* à Bonnac-la-Côte.

3.3.2.25 Ambazac

La commune précise que le bâti s'est rapidement développé ces dernières années au sud d'Ambazac (entre Cassepierre et le Puy Roudier). Elle indique qu'il sera difficile d'éviter des impacts importants sur le bâti avec le tracé permettant de rejoindre les raccordements sur la ligne Paris-Toulouse (PT1, PT1bis et PT3).

La commune indique qu'elle transmettra à Réseau ferré de France des éléments sur l'évolution récente et prévisionnelle du bâti sur la commune.

3.3.2.26 A l'approche de Limoges

Concernant la Zone Préférentielle de Passage Médiane, le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de la Haute-Vienne a demandé de ne pas traverser le site constitué par le château des Bordes et la ferme de la Lande.

Le tracé-test de la Zone Préférentielle de Passage Médiane permettant le raccordement à la ligne Paris-Toulouse (PT0) traverse le centre municipal de loisirs du Mas Eloi. Les conditions du site seraient néanmoins plutôt favorables à une bonne insertion visuelle et phonique de la LGV. Une réunion de concertation a eu lieu avec la ville de Limoges à ce sujet.

3.3.2.27 Limoges

Au niveau du raccordement sur la ligne Paris-Toulouse (PT0), le tracé interfère avec le projet de Voie de Liaison Nord et d'une Zone d'Aménagement Concerté de 68 hectares à l'Est de l'échangeur de Grossereix (Zone d'Aménagement Concerté de la Grande Pièce).

Le projet de Voie de Liaison Nord et la LGV Poitiers-Limoges sont compatibles.

De même, le projet de Zone d'Aménagement Concerté et la LGV peuvent être rendus compatibles en travaillant sur :

- le tracé de la LGV, qui pourrait être décalé de 100 mètres vers le Nord ;
- le profil en long de la LGV qui pourrait être en déblai pour minimiser l'effet de coupure et les nuisances phoniques ;
- le plan masse de la ZAC (dont les études de réalisation restent à conduire).

Le dialogue entre Réseau ferré de France et la Ville de Limoges est engagé afin de coordonner l'avancée des études sur ces différents projets (ZAC de la Grande Pièce, Voie de Liaison Nord).

3.3.2.28 Le Palais-sur-Vienne

La commune indique que le tracé-test se raccordant à la ligne Paris-Toulouse (PT0) passerait en contrebas (à environ 45 mètres) et à une distance de 60 mètres de la limite du lotissement. La situation vis-à-vis du bâti existant de la Dépesse est à peu près similaire. Cependant, RFF précise que les conditions du site (présence de rocher permettant de réaliser des talus relativement raides, présence de zones boisées) sont relativement favorables pour l'insertion visuelle et phonique du projet

La commune affiche néanmoins sa nette préférence pour les raccordements sur Paris-Toulouse PT1 ou PT1bis par rapport à PT0.

Elle demande à Réseau ferré de France d'expliquer les impacts de son projet sur la Zone d'Aménagement Concerté de la Grande Pièce (coût, faisabilité, interfaces, remise en cause du projet).

3.3.2.29 Saint-Junien-les-Combes

La commune indique que le puit du Mas de l'Or utilisé pour l'alimentation en eau potable va bientôt bénéficier d'un périmètre de protection rapprochée (enquête publique prévue prochainement). Or, le tracé-test passe à 150 mètres environ du captage, en limite du projet de périmètre de protection rapprochée. Compte tenu de la présence de bâti, le décalage du tracé-test vers le Nord semble difficile.

3.3.2.30 Breuillaufa

- La commune estime que la coupure occasionnée par la LGV entre Glayeule et les Monts de Blond est problématique, notamment pour la faune ;
- elle évoque également la problématique :
 - ⊗ de la co-visibilité depuis Breuillaufa sur la Zone Préférentielle de Passage Sud passant par Vaulry ;
 - ⊗ de la présence de mines ; la commune souhaite que les éléments d'analyse et la liste des données récupérées lui soient transmises ;
- elle indique que la Communauté de communes émettra un avis formalisé concernant les Zones Préférentielles de Passage.

3.3.2.31 Nantiat

La commune exprime un certain nombre de demandes :

- la prise en compte de la problématique des mines de Vaulry ;
- des explications sur la prise en compte du projet de RN147 à 2 x 2 voies dans ce secteur ;
- l'avancement rapide des études afin d'éviter une longue période d'incertitude qui gèle les projets d'investissements et les projets immobiliers.

3.3.2.32 Chaptelat

La commune émet un avis défavorable au tracé-test de la Zone Préférentielle de Passage Médiane permettant le raccordement sur la ligne Poitiers-Limoges (PL4), en raison de ses impacts sur le bâti, et en particulier sur le bâti récent situé à l'Ouest de Chaptelat. Un tracé alternatif se débranchant du tracé-test vers le raccordement sur la ligne Paris-Toulouse (PT0), à proximité de Goupilloux et passant à l'Est de Chaptelat dans des secteurs moins bâtis, a été étudié et semble plus favorable.

La commune s'est également interrogée sur :

- les coûts des solutions de raccordement ;
- le coût des travaux sur le tunnel de la Bastide (à 1 voie ou à 2 voies) ;
- le poids des élus locaux dans le choix de la Zone Préférentielle de Passage.

3.3.2.33 Peyrilhac

Le maire de Peyrilhac rappelle que sa commune sera traversée :

- par le projet de 2 x 2 RN147 ;
- par la LGV.

Elle souhaite trouver un consensus, de façon concertée, sur le tracé au niveau du SIEPAL.

La commune de Peyrilhac exprime la crainte que le financement de la LGV empêche celui de la RN147 à 2 x 2 voies qui a vocation à rapprocher les communes rurales des agglomérations.

3.4. Les réunions publiques

Les réunions publiques ont donné lieu à une pluralité d'expressions. Réseau ferré de France a répondu sur un certain nombre d'aspects qui avaient déjà fait débat lors des ateliers thématiques et des réunions avec les élus. On se référera donc aux points 2 et 3 précédents pour ces réponses. Seules sont présentées ici les questions et/ou les réponses abordant des points nouveaux.

3.4.1 La concertation et la conduite du projet

Certains participants des réunions publiques ont regretté leur association tardive à la concertation. D'autres ont souligné au contraire que jamais un projet d'infrastructure linéaire de cette ampleur n'avait proposé une concertation si tôt dans le processus d'études.

Des intervenants ont demandé s'il était possible que le projet soit remis en cause dans le cas où l'ensemble des élus et des habitants se positionnerait contre. Réseau ferré de France a rappelé que l'opportunité du projet a été débattue en 2006 lors du débat public et qu'elle devra être confirmée au moment de l'enquête publique.

Certaines personnes estiment que la tenue d'un débat public en 2006 ne suffit pas à traiter de la question de l'opportunité du projet. Réseau ferré de France a rappelé les modalités d'organisation du débat public : il a donné lieu à une vingtaine de réunions publiques sur le projet ; la Commission Particulière du Débat Public et la Commission Nationale du Débat public ont ensuite remis respectivement un compte-rendu et un bilan du débat, qu'il est disponible de consulter sur le site Internet de la Commission Nationale du Débat Public.

3.4.2 L'opportunité du projet

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges a indiqué que le projet concerne toute la façade Ouest du Massif Central, soit plus de 3 millions d'habitants et de 900 000 emplois, en comptant Périgueux, Aurillac et Rodez. Ce projet constitue à ses yeux un véritable outil pour désenclaver le Limousin et pour inscrire la région dans les principaux courants d'échanges économiques.

D'autres participants considèrent, au contraire, que le projet n'aura aucun effet pour l'aménagement du territoire et n'apportera pas de bénéfice aux territoires situés entre Poitiers et Limoges, ni à la Creuse.

Réseau ferré de France a rappelé qu'il ne s'agissait pas uniquement de construire une LGV mais de développer en parallèle le réseau TER existant, afin que les territoires proches bénéficient des effets de la LGV. Le choix de desservir les gares centrales de Poitiers et de Limoges correspond à cet objectif. Une étude économique et d'aménagement du territoire a été conduite lors du débat public ; elle montre les bénéfices économiques et la rentabilité socioéconomique d'une telle ligne.

Plusieurs personnes préconisent le recours à l'utilisation de la ligne existante Poitiers-Limoges : la circulation sans arrêts de quelques trains par jour entre Limoges et Poitiers, ainsi que l'amélioration de ses performances, permettraient de rapprocher sensiblement Poitiers à Limoges sans qu'il y ait besoin d'une ligne nouvelle.

De même, afin d'améliorer les liaisons entre Paris et Limoges, deux alternatives sont envisageables de leur point de vue :

- l'aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT) pour la circulation de TGV ;
- le raccordement de la ligne POLT sur la future LGV Centre-Auvergne. Pour certains, ce raccordement permettrait de réaliser le parcours Paris-Limoges en 2 h 15.

Réseau ferré de France a indiqué que les acteurs du Limousin, et notamment la Ville de Limoges, ont décidé de se tourner vers la LGV Sud Europe Atlantique pour renforcer les coopérations avec la façade atlantique. C'est également le choix qui a été fait par la Ville de Toulouse (concernée par une « branche » de la LGV SEA : la LGV Bordeaux-Toulouse). Par ailleurs, le projet de LGV Centre-Auvergne apparaît dans les projets de seconde ligne de la loi Grenelle 1, c'est-à-dire avec une réalisation prévue au-delà de 2020. La LGV Poitiers-Limoges est inscrite dans la loi Grenelle 1 parmi les projets prévus à l'horizon 2020.

3.4.3 Le coût et le financement du projet

Quelques participants considèrent que l'estimation du coût du projet présentée par Réseau ferré de France ne prend pas en compte :

- les solutions de raccordement, qui l'impactent très fortement ;
- la connaissance précise sur la présence des mines sur le territoire.

Certains demandent si une estimation réévaluée à la hausse pourrait être un facteur de remise en cause du projet.

Réseau ferré de France précise que le coût du projet est évalué à environ 1,3 milliard d'euros (aux conditions économiques de 2005) et intègre d'ores et déjà des estimations sur le coût des raccordements.

De même, quelques participants s'interrogent sur le financement des travaux et s'étonnent de l'absence d'informations sur ce sujet. Réseau ferré de France explique que ces discussions ne sont pas commencées et se tiennent ordinairement après l'enquête publique. A titre d'exemple, le financement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux est seulement en cours de bouclage financier, alors même que la ligne est déjà déclarée d'utilité publique (soit plus de 18 mois après l'enquête publique).

3.4.4 Les lignes TER existantes

Des questions sont posées sur l'impact que pourrait avoir le financement de la LGV sur le potentiel d'investissement de la Région Limousin en faveur du réseau TER existant.

Réseau ferré de France rappelle que le réseau ferroviaire existant fait l'objet d'un programme de modernisation de grande ampleur. D'ici 2013, le réseau ferroviaire du Limousin aura bénéficié d'un investissement de l'ordre de 118 millions d'euros, ce qui permettra ultérieurement une diffusion de la grande vitesse ferroviaire dans les territoires.

3.4.5 Les dessertes complémentaires de la LGV

Des intervenants s'inquiètent de la capacité de la gare centrale de Poitiers pour accueillir le trafic supplémentaire généré par la LGV Poitiers-Limoges. D'autres estiment que la réalisation d'une gare intermédiaire entre Poitiers et Limoges (par exemple, au Nord et au Sud de Bellac) offrirait de meilleures perspectives de développement aux territoires traversés.

Réseau ferré de France rappelle que le débat public de 2006 a conclu sur la réalisation d'une LGV Poitiers-Limoges sans arrêts intermédiaires, les effets bénéfiques de la grande vitesse disparaissant en dessous d'une distance de 100 km entre deux arrêts.

Enfin, certains émettent des doutes sur l'objectif de rapprochement avec la façade atlantique s'il n'existe pas en parallèle des liaisons performantes avec Nantes.

Réseau ferré de France souligne que la LGV Poitiers-Limoges permettra de gagner une heure sur le temps de parcours entre Limoges et Nantes.

3.4.6 Le fret

Des participants s'étonnent de l'absence de volonté de développement du fret dans le projet de LGV Poitiers-Limoges.

Réseau ferré de France indique que le fret fait l'objet d'investissements majeurs, comme par exemple l'électrification de la ligne Tours-Vierzon, de la ligne Bourges-Saincaize et, davantage encore, avec le projet d'autoroute ferroviaire Eco Fret Atlantique.

3.4.7 La vitesse de la LGV

Des questions sont posées sur la réalité d'une circulation à 320 km/h sur la LGV, alors que le réseau français fera l'objet d'une mise en concurrence à l'horizon de la mise en circulation.

Réseau ferré de France précise que l'ouverture du réseau à la concurrence sera extrêmement régulée et cadrée, à l'image de ce qui se passe dans l'aviation. Le Parlement est en train de mettre en place un « régulateur ferroviaire ». Un participant s'interroge sur la compatibilité de la vitesse de la LGV Poitiers-Limoges à 320 km/h et de la législation européenne. Il pense que la législation européenne tend vers une harmonisation à 250 km/h. Réseau ferré de France répond que la vitesse des lignes à grande vitesse relève de la compétence de chaque Etat, en fonction de ses besoins. A titre d'exemple, l'Allemagne, qui est un pays plus « ramassé », a fait le choix d'une vitesse à 250 km/h. La France, quant à elle, développe un réseau à 320 voire 350 km/h. C'est également le cas de l'Espagne.

3.4.8 L'insertion de la LGV dans les territoires

3.4.8.1. L'habitat

La méthodologie de prise en compte de l'habitat dans les études, la définition de l'habitat diffus, les mesures d'expropriation et de compensation, etc. ont suscité des interrogations.

Réseau ferré de France a rappelé que l'habitat constitue l'un des critères d'identification des Zones Préférentielles de Passage et que la conception du projet aura pour objectif de s'éloigner le plus possible du bâti.

Réseau ferré de France doit par ailleurs installer des protections pour les habitats situés dans l'emprise du projet, avec une obligation de résultats. Si les résultats se montraient insuffisants, il serait alors procédé à une acquisition du bien.

3.4.8.2 Les activités agricoles

Les participants ont posé de nombreuses questions sur les conséquences du projet sur l'activité agricole. L'objectif était de connaître la méthodologie employée par le maître d'ouvrage pour compenser les impacts. Certains demandent de quelle manière est répercutée la qualité de la terre et des sols dans la compensation.

RFF a répondu qu'il a l'obligation de permettre la poursuite de l'activité dans des conditions d'exploitation équivalentes à la situation antérieure (cf. réponse de RFF point 3.2.6.2. l'activité agricole).

3.4.8.3 Les mines et le radon

Des questions sont posées sur la prise en compte, dans la définition des Zones Préférentielles de Passage, des mines, particulièrement abondantes dans le Limousin, et du radon.

Réseau ferré de France indique qu'une analyse est en cours sur ce sujet.

3.5. Les délibérations des communes

Plusieurs communes ont fait part à RFF de délibérations de leur conseil municipal sur le projet de LGV Poitiers-Limoges. Nous vous proposons ci-après uniquement les délibérations transmises à RFF avant le comité des financeurs du 6 juillet 2009. Les délibérations transmises après cette date seront prises en compte dans le bilan de la concertation de l'étape 2.

3.5.1 L'opportunité du projet

Les communes de Nouaillé-Maupertuis et de Smarves contestent l'opportunité du projet et s'interrogent sur la pertinence des choix issus du débat public :

- option centrale ;
- intérêt d'un rapprochement avec la façade atlantique ;
- temps de parcours de deux heures entre Paris et Limoges.

La commune du Buis s'exprime également contre le projet de LGV Poitiers-Limoges.

Les communes opposées préconisent des alternatives :

- commune de Smarves : l'examen de l'accès du Limousin par la LGV Centre-Auvergne ;
- commune de Le Buis : la circulation de TGV sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

3.5.2 Une acceptation sous condition

Les communes de Mazerolles, de Saint-Laurent-de-Jourdes et le Syndicat Mixte du Pays du Montmorillonnais, qui émettent des réserves sur l'utilité du projet, désirent que les études liées à la LGV et au réaménagement de la RN147 soient conduites en parallèle et qu'elles fassent l'objet de synergies. Faute de jumelage de Poitiers à Lussac-les-Châteaux, la commune de Mazerolles s'opposera au projet de la LGV Poitiers-Limoges.

L'ensemble de ces communes, ainsi que les communes de Nouaillé-Maupertuis et de Smarves, estiment que l'information sur le projet a été insuffisante tant pendant le débat public qu'au cours de la première étape de la concertation territoriale. Elles demandent que l'ensemble des communes et des groupements de communes concernés par les tracés soit systématiquement associés aux réflexions.

3.5.3 Des avis sur les Zones Préférentielles de Passage

Certaines communes expriment leurs positions sur les Zones Préférentielles de Passage :

- Bellac : opposition au passage du projet sur la commune de Bellac ou à proximité. Les raisons invoquées sont la présence de nombreuses habitations, le franchissement à deux endroits du Vincou, la présence de la décharge des Bois du Roy, les impacts visuels et phoniques, les emprises sur le site Natura 2000 ;
- Ligugé : opposition au tracé Ouest de la LGV Poitiers-Limoges se raccordant sur la voie existante Poitiers-La Rochelle, en raison des impacts sur le bâti (lotissements du Chillou et de la Brassaise) ;
- Vaulry : opposition au tracé tel qu'il est présenté à l'heure actuelle, en raison de l'impact sur l'environnement, sur le tourisme et les activités de pleine nature, de la présence des mines de Vaulry, du problème d'alimentation en eau du village du « Repaire », de l'impact sur l'habitat remarquable, de la présence d'exploitations agricoles et des projets en cours d'élaboration.

D'autres communes, comme Saint-Bonnet-de-Bellac ou Bussière-Poitevine, s'opposent à la solution en jumelage avec la RN147 dans leur secteur :

- pour la commune de Saint-Bonnet-de-Bellac, en raison de la traversée au milieu du ban communal, de la concentration des contraintes avec celles générées par la RN147, de la traversée au cœur des exploitations agricoles de deux jeunes agriculteurs ; la commune préfère que soit retenue la variante qui contourne la forêt des Coutumes ;
- pour la commune de Bussière-Poitevine, en raison des conséquences sur la population (nuisances quotidiennes) du passage de la LGV le long de la RN147.

La commune de Rilhac-Rançon fait part de son avis favorable au projet, tout en exprimant les demandes suivantes :

- écarter les solutions de raccordements sur la ligne Paris-Toulouse PT1 et PT2, en raison de leur impact négatif sur la vallée du Cusou, sur les villages des Thermes, des Contamines et du Doyonnet, fortement urbanisés, ainsi que sur la forêt de Bort ;
- ne pas négliger l'actuelle ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ;
- conduire des études sur les liaisons Paris-Vierzon, Vierzon-Clermont et Vierzon-Limoges.

3.6. Les contributions sur le site Internet du projet

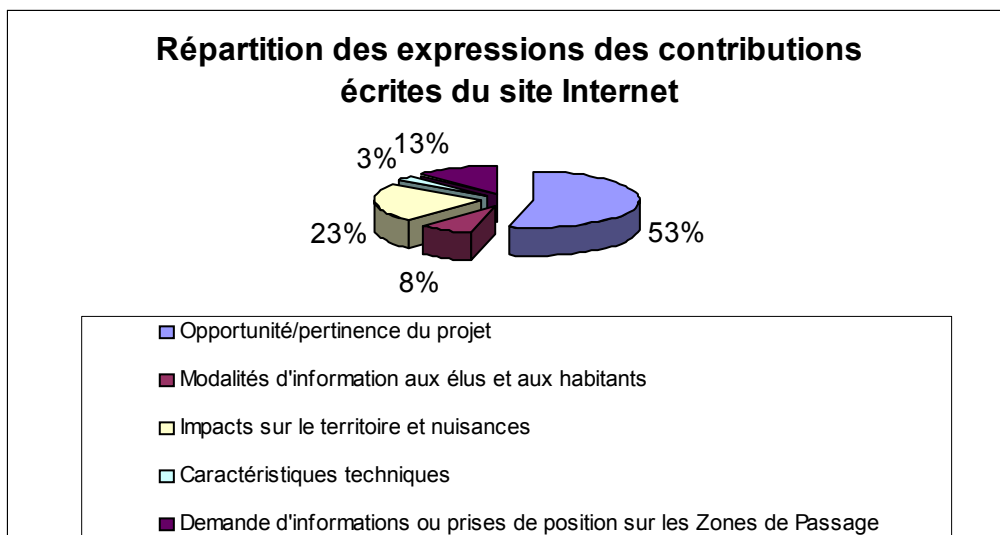
Les contributions des internautes portent sur :

- l'opportunité du projet par rapport à d'autres projets (les lignes existantes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, Poitiers-Limoges, le projet de LGV Paris-Clermont), au contexte (le Grenelle de l'Environnement), aux évolutions technologiques (pendulation de « 4^e génération ») et à la desserte de la Creuse et de l'Indre ;
- les impacts sur l'économie des territoires entre Poitiers et Limoges (poids du tourisme, conséquences sur l'activité agricole) ;
- les impacts sur l'environnement naturel (la vallée du Clain, les bois de Givray et de Saint-Pierre) ;
- les impacts sur le bâti et les mesures compensatoires ;
- les interférences du projet avec la présence de mines de la Cogema.

Certaines contributions interpellent également RFF sur la nécessité :

- de prendre en compte des besoins de déplacement plus globaux (de la façade atlantique au Massif Central) dans la définition du projet (les inquiétudes portent ici sur la réalisation d'une section à voie unique, éventuellement insuffisante à terme) ;
- d'informer sur les Zones Préférentielles de Passage et sur les nuisances (bruit).

D'autres se prononcent plutôt en faveur de la variante Sud qui contourne la forêt des Coutumes par l'Ouest.



3.7. Les articles de presse

3.7.1 L'opportunité du projet

La presse a assez largement repris les propos, arguments et positions des opposants au projet de LGV Poitiers-Limoges. Ces arguments portent sur :

- le « rapport qualité-prix » du projet et l'absence d'utilité pour les territoires ;
- l'effet négatif du projet sur les TER et sur le transport de fret ;
- les impacts environnementaux et sur le cadre de vie des habitants ;
- les raccordements, non définis à ce stade, et pouvant influencer sensiblement sur le coût du projet ;
- les limites et les risques de la voie unique.

Pour ces opposants des solutions alternatives, plus viables économiquement et moins pénalisantes pour les territoires, existent (lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, LGV Paris-Clermont, ligne actuelle Poitiers-Limoges). De même, un autre projet apparaît prioritaire : l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN147.

La presse s'est également fait l'écho d'actions conduites par les opposants durant les mois de mai et juin 2009 (manifestations, réunions publiques, etc.).

Plusieurs arguments favorables au projet de la LGV sont cependant repris dans la presse :

- le projet est un atout pour le développement des métropoles ; il est créateur de richesse en plaçant le Limousin et les régions proches dans les grands courants d'échanges économiques ;
- la LGV fait partie d'une dynamique positive, avec celle d'autres projets financés par les fonds européens comme le Pôle Européen de la Céramique ;
- la LGV doit aller de pair avec la modernisation du réseau existant ;
- elle représente un premier maillon d'un grand projet radial Ouest-Est (dont le principe est confirmé par le Grenelle de l'Environnement).

3.7.2 Le projet de mise à 2x2 voies de la RN147

Certains acteurs demandent la coordination des études de la LGV Poitiers-Limoges et de la mise à 2 x 2 voies de la RN147 ainsi que le jumelage des deux infrastructures, afin de limiter les impacts fonciers et environnementaux. D'autres étayent dans la presse leur opposition à la LGV : ils estiment que la RN147 à 2 x 2 voies et le TER assurent à eux seuls le désenclavement des territoires, ce qui rendrait donc inutile un projet de ligne nouvelle.

3.8. Les questionnaires

458 personnes, habitants de la Vienne et de la Haute-Vienne, ont répondu au questionnaire joint au *Courrier de la LGV Poitiers-Limoges n° 2*.

Beaucoup d'entre elles ont exprimé des craintes sur l'impact de la LGV Poitiers-Limoges sur l'environnement naturel et humain. Le bâti et les milieux naturels sont considérés comme des critères primordiaux dans la définition des Zones Préférentielles de Passage.

Certaines personnes préconisent le recours à des projets alternatifs, comme l'aménagement de la ligne classique Poitiers-Limoges ou de la ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Ce questionnaire a également été l'occasion de rendre Réseau ferré de France attentif à certaines zones jugées plus sensibles et/ou emblématiques dans les départements de la Vienne et de la Haute-Vienne comme les Monts de Blond, les mines d'uranium de Bonac-la-Côte, le sud des Monts d'Ambazac, le nord de Beaubreuil, etc. Il a aussi permis à quelques-uns d'exprimer des demandes, comme la réalisation d'une voie double, la mixité de la ligne ou encore la possibilité d'un arrêt intermédiaire entre Poitiers et Limoges pour quelques trains à grande vitesse par jour.

4. LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

4.1. Les ateliers thématiques

De nombreux aspects ont été abordés au cours des ateliers thématiques :

le dispositif de concertation et la méthode mis en place par RFF, approuvé globalement mais interrogé voire critiqué par certaines associations ;

la pertinence du projet de Ligne à Grande Vitesse, certains estimant – reprenant en cela des arguments évoqués lors du débat public de 2006 – que d'autres projets s'avèreraient plus pertinents, notamment sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. A l'inverse, de très nombreux acteurs ont réaffirmé leur engagement en faveur du projet, le seul à même de répondre aux exigences et aux attentes des territoires concernés ;

les caractéristiques du projet, tant sur le plan technique et fonctionnel (vitesse, voie unique, etc.) que sur la définition des Zones Préférentielles de Passage (ZPP), sujet central de la concertation ;

l'amélioration du réseau existant entre Poitiers et Limoges ;

les conditions d'insertion du projet, et notamment les problématiques comme le bruit, les milieux naturels, le bâti, etc.

Les échanges, particulièrement fructueux, ont donné l'occasion à Réseau ferré de France de réaffirmer et d'explicitier sa position sur un certain nombre d'aspects. Mais ils ont surtout permis un enrichissement mutuel sur ces problématiques : de nombreux acteurs des ateliers thématiques ont apporté des informations pertinentes et utiles, notamment pour la connaissance du territoire.

Régulièrement, certaines de ces questions ont fait l'objet d'un examen approfondi de la part de Réseau ferré de France (exemple : quelle pertinence d'un élargissement de l'aire d'étude au Sud ?) afin d'apporter des réponses complètes aux acteurs. D'autres aspects, comme les nuisances sonores, ont donné lieu à des interventions d'experts extérieurs (CETE de l'Est) qui ont permis de disposer de connaissances complémentaires intéressantes pour les études et pour l'enrichissement du dialogue.

De manière plus générale, alors que certains sujets étaient programmés uniquement sur une séance d'ateliers, ils ont donné lieu à des débats dépassant parfois largement ce cadre. Les échanges ont permis d'ajuster les méthodes, d'identifier pour certains sujets la nécessité, pour Réseau ferré de France, de compléter ses études et ses argumentations avant d'aboutir à des conclusions. Il en est ainsi, par exemple, de la hiérarchisation des critères environnementaux devant servir à l'analyse des ZPP, qui a été un sujet important de débat au cours de plusieurs réunions.

On notera également, parmi certaines des critiques émises, que la question des délais de transmission des documents préparatoires aux ateliers est restée longtemps un sujet sensible : Réseau ferré de France a tenté, sans toutefois y parvenir systématiquement, de transmettre ces documents plus d'une semaine avant les ateliers, comme cela était demandé. Cette situation, qui s'explique par le caractère concomitant des études et de la concertation, a nécessité un assouplissement des modes d'expressions en réunions : les acteurs n'avaient plus, comme initialement envisagé, à émettre un avis sur les documents présentés, mais pouvaient simplement s'informer sur les études, les avis étant attendus pour une séance suivante.

Enfin, Réseau ferré de France a regretté que certains participants, ayant accepté la charte de concertation, n'aient pas toujours respecté les règles communes, notamment en matière de diffusion d'information.

Au final, les ateliers thématiques, nombreux et riches (une durée moyenne de 2 h 30) et des séances plénières qui se sont parfois déroulées sur des journées complètes (avec organisation de sous-ateliers), ont été des lieux d'information et d'échanges majeurs sur le projet.

Réseau ferré de France remercie, à ce titre, l'ensemble des participants aux ateliers pour leur implication et leur assiduité aux réunions. Ils ont donné l'occasion au maître d'ouvrage d'expliquer certaines de ses approches, mais également d'entendre une diversité de positions qui a permis d'approfondir les analyses, expliquant en partie que certains choix, notamment sur les ZPP ou encore sur les raccordements, restent encore à faire à ce jour.

4.2. L'association des élus

Le caractère innovant du dispositif a parfois entraîné des difficultés dans la relation avec les élus locaux. En particulier, il a été reproché à Réseau ferré de France d'avoir tardé à les informer (indépendamment du fait que les élus des principales collectivités ont été conviés, et ont participé dès le mois de septembre 2008, aux ateliers thématiques). Pour autant, un dispositif de dialogue a été proposé aux élus locaux dès que les premières Zones Préférentielles de Passage ont été identifiées avec les ateliers thématiques.

En tout état de cause, la concertation avec les élus locaux a également permis à Réseau ferré de France de recueillir de nombreuses informations, particulièrement utiles pour la définition du futur passage de la ligne à grande vitesse, avec essentiellement :

- des informations sur la situation effective (réalisations récentes, projets en cours ou prévus) aidant à améliorer l'insertion de la LGV dans son environnement actuel et futur (projets de territoire) ;
- des avis aidant à départager les différentes solutions de passage.

Ainsi, plusieurs aspects ont-ils été intégrés dans la réflexion, sur la base des informations recueillies.

On peut notamment, sans être exhaustif, citer les cas suivants :

présence de projets de lotissements non identifiés au regard des informations documentaires disponibles (communes de Ligugé, Roches-Prémarie-Andillé, Le Palais-sur-Vienne...) qui peuvent se révéler des éléments majeurs concernant le choix des raccordements ;

présence de projets de développement économique (zones de développement de l'éolien à Moulisnes-Adriers et Blond...) ou d'équipements structurants pour les territoires, qu'il s'agisse de projets existants (centre de réadaptation fonctionnelle à Nieul l'Espoir, Domaine de Dienné, centre de stockage des déchets à Bellac...) ou à venir (ZAC...);

présence importante de bâti (Le Palais-sur-Vienne, Bonnac-la-Côte, Ambazac...);

sites présentant des caractéristiques sensibles sur le plan environnemental ou paysager (procédure de classement de la vallée du Clain, site du Château des Bordes et de la Ferme de la Lande, périmètres de protections...);

etc.

Plusieurs aspects du projet ont également été utilement éclairés par les échanges. C'est notamment le cas du jumelage entre la Ligne à Grande Vitesse et la RN147, plutôt demandé dans les secteurs de Lhonnaizé, Mazerolles et Lussac-les-Châteaux, mais donnant lieu à des avis plus partagés ailleurs. Les avis sont également divers concernant le choix de la Zone Préférentielle de Passage entre Bellac et Saint-Jouvent.

Ces échanges ont permis de confirmer, comme cela avait pu apparaître au cours des études et des ateliers thématiques, certaines difficultés concernant les possibilités de raccordement à Poitiers et Limoges, et la nécessité de poursuivre les investigations avant d'opérer un choix. De même, les différents éléments recueillis ont confirmé la pertinence de la Zone Préférentielle de Passage retenue entre Poitiers et la Vienne (section baptisée « tronc commun »).

4.3. L'information du grand public

Le site Internet du projet a été ouvert très tôt dans la démarche, en septembre 2008. La reprise des études et l'ouverture du site Internet ont été annoncées par un communiqué de presse.

Le site Internet permettr a de télécharger les versions finalisées des documents d'études. A ce stade, il permet de télécharger les comptes-rendus de l'ensemble des réunions de concertation (ateliers thématiques, réunions par arrondissement, réunions publiques, etc) ainsi que divers supports d'informations (plaquette après le débat public, fiches thématiques, etc.). Il a donc été possible pour le grand public, dès le début de la démarche, de s'informer en toute transparence sur le projet.

La fréquentation a été importante (16 920 visites d'internautes et 69 028 pages ont été visualisées jusqu'au comité des financeurs du 6 juillet 2009).

Les contributions reçues sur le site Internet sont toutefois peu nombreuses (57 contributions reçues entre septembre 2008 et juillet 2009)

Malgré des difficultés dans la diffusion des deux numéros du *Courrier de la LGV* (toutes les communes n'ayant visiblement pas été destinataires), Réseau ferré de France s'est appliqué à informer la population au plus tôt sur les zones de passage pressenties. Cette information a légitimement suscité des inquiétudes, qui ont été relayées par les élus. C'est pourquoi Réseau ferré de France, qui projetait initialement, conformément à la charte de concertation, d'organiser des réunions publiques après l'été 2009 a avancé ces réunions à juin 2009.

En tout état de cause, Réseau ferré de France s'attachera à renforcer l'information du grand public au cours de l'étape 2 du projet.

Les outils d'information et de consultation du public (contributions sur le site Internet, retour des questionnaires, etc.) sont venus, dans l'ensemble, confirmer les registres d'expressions recueillis auprès des élus locaux et des participants aux ateliers thématiques.

4.4. Le garant de la concertation

Le garant, nommé par Réseau ferré de France en avril 2009 en concertation avec la Commission Nationale du Débat Public, a assisté à une quinzaine réunions (ateliers thématiques, réunions par arrondissement avec les élus, réunions publiques) et a répondu à l'ensemble des sollicitations des différents participants à la concertation (courriers, courriels, rencontres, etc.). Le garant a également transmis à Réseau ferré de France l'ensemble des questions posées nécessitant une réponse de sa part.

Il a établi, le 23 août 2009, son propre rapport de la concertation, dans lequel il formule un certain nombre de suggestions pour la suite de la concertation, destinées à faciliter les échanges entre les participants et à informer efficacement les habitants.

Elles sont brièvement reprises ci-après :

prévoir la consultation du garant par Réseau ferré de France au moment de la mise en place des réunions d'information du public ;

informer rapidement les habitants de l'aire d'étude des orientations prises ;

envoyer, dans la mesure du possible, les documents de travail aux participants des ateliers deux semaines au moins avant le jour de la réunion ;

communiquer les documents d'étude à l'ensemble des élus concernés par le projet ainsi qu'aux organismes membres des groupes de travail thématiques ;

prendre en compte les espaces insécables : les espaces emblématiques, comme les Monts de Blond, les forêts emblématiques (Bois de Saint-Pierre, près de Poitiers) et les forêts récréatives près des centres urbains mais également le foncier agricole ;

améliorer la diffusion du *Courrier de la LGV Poitiers-Limoges* par la diffusion de courriers adressés, en déposant en mairies et en prévenant de la diffusion par voie de presse écrite et par la télévision régionale (France 3) ;

informer les habitants, en organisant des « réunions d'information des habitants » ;

engager une réflexion pour mieux cadrer les réunions publiques et une meilleure qualité de débat ;

acheter des espaces dans les médias pour communiquer – cette démarche est en cours et des pages intitulées « communiqué de RFF », faisant le point de situation au 6 juillet, sont parues. Cette information sera à renouveler dès qu'une unique bande de passage sera arrêtée ;

envisager des journées de « formation » Réseau ferré de France/élus pour parfaire la connaissance des élus sur les dimensions techniques du projet.

La totalité du rapport du garant est disponible sur le site Internet du projet www.lgvpoitierslimoges.com.

CONCLUSION

A l'issue de cette première étape de concertation, Réseau ferré de France tire un bilan globalement positif des échanges que le dispositif de concertation a permis.

Le fonctionnement des ateliers thématiques a confirmé leur utilité dans ce processus innovant expérimenté à l'occasion de ce projet, même si des difficultés ont été rencontrées ; en particulier, il s'avère très difficile d'obtenir des avis des institutions en dehors de toute procédure administrative.

La concertation avec les élus et le grand public a sans doute été trop tardive, ce qui a entraîné des malentendus, renforcés par certains acteurs des ateliers qui ont diffusé et orienté des informations dont ils avaient eu la primeur. Une information plus soutenue sur la démarche engagée dans l'attente des premiers résultats des études aurait été souhaitable.

C'est pourquoi Réseau ferré de France envisage de poursuivre la concertation en étape 2 en conservant et en adaptant les espaces de concertation mis en place au cours de cette première étape, à savoir :

une concertation avec les élus locaux conduite dès le début de l'étape afin de placer ces derniers au cœur du dispositif de concertation ;

la poursuite des réunions d'ateliers thématiques, selon un programme et une fréquence qui restent à préciser ;

une information du public plus large et plus soutenue afin de répondre aux légitimes exigences d'information des habitants concernés par le projet.

L'organisation de l'étape 2, avec un comité des financeurs prévu pour l'automne 2009 sur le choix d'une Zone Préférentielle de Passage unique, va dans le sens d'un dialogue plus en amont avec les élus et le grand public : des réunions publiques sont prévues en octobre 2009 et des supports d'information des élus (*Journal du projet*) et des habitants concernés (*Le Courrier de la LGV*) seront publiés dans cette période. Le site Internet, entièrement revu afin qu'il soit plus convivial et interactif, devrait être également, dès l'automne, en mesure de mieux répondre aux attentes exprimées.

Le garant de la concertation poursuivra, par ailleurs, son action en étape 2.