



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Réunion plénière des ateliers thématiques

Compte-rendu de la réunion

OBJET DE LA REUNION

L'avancement du projet
 Le bilan de la concertation de l'étape 2
 Le dossier d'étape 2
 Le recueil des contributions des acteurs (novembre-décembre 2010)
 Le programme de l'étape 3

DATE DE LA REUNION

Limoges, le 26 novembre 2010

REDACTEUR

V. BERNARD

PROCHAINES REUNIONS

- Janvier 2011

SOCIETES

REPRESENTANTS

TEL / FAX / MAIL

PRES. ABS. DIFF. CONVOCA

Equipe projet

SOCIETES	REPRESENTANTS	TEL / FAX / MAIL	PRES.	ABS.	DIFF.	CONVOCA
RFF	POUZOLS Jean-Marc					
RFF	JIMENEZ Fabien					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	TETON Sophie					
RFF	THOMAS Jérôme					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
MENSCOM	BERNARD Véronique					
Egis Rail	BREDEL Jean-Eric					

Participants à l'atelier						
Garant de la concertation	PERIGORD Michel					
ADE 86-87	LAGRANGE Pierre					
ADE 86-87	MAINGUY Louis-Marie					
ALTRO	GRIMAL Chantal					
Association Air de nos campagnes	LABAT-TAILLEBOIS Maïté					
Association Amis de la Terre	LAPLANTE Martine					
Association Air de nos Campagnes	CHEVALLIER Christian					
Association Barrage	CHAUFFIER Jean-Pierre					
Association Barrage	TRICART Yvan					
Association Barrage	TRICART Michèle					
Association Le Palais autrement	DELY Claudine					
Association Vigilance Peyrilhac	MUJICA Joseph					
Association Vigilance Saint-Jouvent	PESCHER Daniel					
Association Vigilance Saint-Jouvent	MULLER Maryvonne					
CAP 21	MONS Alain					
CAP 21	FRADET Marie-Andrée					
Conseil Général de la Haute-Vienne	TIXIER-IVANCIC Stéphanie					
Commune de Peyrilhac	BAYLE Marcel					

DRAAF	LAYCURAS Philippe				
DRAC Limousin	SOYER Claire				
DDT Haute-Vienne	GEAY François				
DREAL Limousin	BIROT Dominique				
Fédération départementale des chasseurs Haute-Vienne	MAURY André				
Fédération régionale des Chasseurs du Limousin	JAUNAY Emeline				
Limoges Métropole	PARROT Jean-Paul				
Limoges Métropole	DUMARQUEZ Stéphanie				
Région Limousin	JARRY Mickaël				
Région Limousin	GANGLER Jacques				
SDPPR Haute-Vienne	De MONVALLIER Jean				
Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine	BILQUART Sébastien				
SIEPAL	MOREAU Sylvie				
SNCF Limousin	LEZEAUD Didier				
Ville de Limoges	PAIN Pascal				
Ville de Limoges	FOURGNAUD Frédéric				

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	DU
CR	MEN	2712	1		03/01/11

Début de la phénière : 15 h 20

Jean-Marc POUZOLS remercie les participants de leur présence et présente l'ordre du jour de la réunion. Il indique que la réunion sera très ciblée sur le contenu du dossier d'étape 2. Il précise également qu'une réunion du même format et avec les mêmes messages s'est tenue le matin à Poitiers.

La présentation de l'avancement du projet par Jean-Marc POUZOLS

cf. diaporama pages 3 à 18 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- Le dispositif de concertation et d'études de l'étape 2 a permis à RFF de construire l'analyse des solutions de tracé. Après la décision du Comité des Financeurs (30 août 2010) de proposer un tracé pour le projet, cet automne 2010 est consacré à une phase de recueil des avis sur les résultats obtenus (consultation formelle des collectivités concernées par les Préfets et demande de contributions des acteurs des ateliers par RFF), dont nous souhaiterions pouvoir disposer pour mi-décembre, dans la perspective de la transmission du dossier au ministre en charge des Transports fin 2010.

L'association des Amis de la Terre demande pourquoi RFF emploie la formule « consultation formelle » alors qu'il s'agit d'une « consultation officielle » et que pas une seule des communes du tracé n'a dit oui au projet. Toutes les collectivités sont opposées ou contre le projet. Elle demande si RFF va tenir compte de ce fait, RFF affirmant qu'il travaille et qu'il concerta. L'association félicite RFF pour l'énorme concertation conduite mais souhaite qu'il soit tenu compte de l'avis des communes.

→ *Jean-Marc POUZOLS rappelle que la consultation est organisée par les Préfets et non par RFF. Il indique que l'Etat ne dispose pas aujourd'hui de l'ensemble des délibérations des 36 collectivités concernées, seul un tiers lui étant parvenu. Cette consultation est formelle dans le sens où il est demandé un avis devant les assemblées des collectivités, avis qui se traduit par une délibération. Les Préfets transmettront les retours de cette consultation au ministre en charge des Transports.*

La Fédération régionale des Chasseurs du Limousin indique que le délai de remise des contributions des acteurs, fixé au 15 décembre, est trop court pour les structures administratives. Elle demande si le dossier au ministre pourrait être transmis en janvier plutôt que fin 2010.

→ *Jean-Marc POUZOLS rappelle que les contenus du dossier d'étape 2 ne sont pas des inconnus pour les membres des ateliers thématiques qui en ont pris connaissance au fur et à mesure de leur production ; le dossier d'étape 2 est une mise en forme d'éléments déjà communiqués. RFF souhaite vraiment, compte tenu de la connaissance des membres des ateliers, avoir le délai le plus court possible de manière à pouvoir intégrer les avis, remarques, suggestions, etc. dans les études en cours.*

La Fédération régionale des Chasseurs du Limousin souligne que les professionnels n'ont pas que le dossier LGV Poitiers-Limoges à traiter. Même si le dossier n'est pas une découverte, la date du 15 décembre est impossible à tenir pour elle. Elle demande si cette démarche est imposée par la loi.

→ *Jean-Marc POUZOLS explique que la démarche est volontaire de la part de RFF et qu'elle n'est pas imposée par la loi. C'est pourquoi RFF s'est permis d'avancer cette date, et dans l'objectif de rendre ces contributions les plus utiles possible pour les études en cours. RFF est conscient que le dossier est copieux mais, encore une fois, il s'agit bien d'une compilation de problématiques qui ont donné lieu aux échanges dans les ateliers au cours des réunions successives.*

L'association Barrage souligne qu'elle aimerait faire un travail pertinent sur un projet qui impacte 115 km et demande à RFF d'écouter ce qui lui est dit. La concertation, dans son principe, est d'arriver à une entente ; elle souhaite donc que la date de remise des contributions soit choisie en commun. Elle indique qu'elle a commencé la lecture du dossier et que sur les trois premiers dossiers, elle a déjà plus de 100 remarques à formuler. Par exemple, alors que le Conseil Général de la Creuse, tous les maires et les députés du département se sont prononcés contre le projet, le dossier continue de présenter les intérêts du projet pour Guéret. Autre exemple, il y a des impacts très importants sur les mouvements d'animaux sur Vaulry, il y a aussi la question du mur viaduc de cinq étages au Palais-sur-Vienne. Des promesses ont été faites à des gens et le projet n'a fait l'objet, au Palais-sur-Vienne, d'aucune réunion publique, d'aucun débat public et la concertation se résume à une rencontre avec le conseil municipal. Le conseil municipal dit non au projet depuis neuf mois et là le tracé est finalisé. Autre exemple encore, alors qu'il a toujours été prévu un passage sous l'A20 en souterrain, le lecteur du dossier découvre que le passage sera supérieur. Des choses ont donc été modifiées dans le projet. Cela conduit l'association à vérifier point par point tout le contenu du dossier et c'est un travail considérable. Tout cela est par ailleurs désespérant en termes de concertation.

→ *Jean-Marc POUZOLS explique que, en fonction de ce qui a été dit plus haut, RFF considère que le dossier est plutôt accessible pour les membres des ateliers qui ont participé aux différentes réunions. RFF souhaite maintenir le délai de mi-décembre mais prendra en compte les contributions qui parviendront dans la limite du 15 janvier. Il rappelle également que la concertation ne peut pas prendre la forme d'une réponse positive systématiquement à toutes les demandes notamment car elles sont vite en contradiction entre elles ; la concertation sert surtout à améliorer le projet grâce aux points d'attention soulignés et aux remarques émises, tout en expliquant de quelle manière ces remarques sont prises en compte et pourquoi certaines ne peuvent pas l'être.*

→ *Jean-Eric BREDEL précise que l'étape 3 sera consacrée à affiner les mesures d'insertion et que la question des passages grande faune, telle qu'elle a été évoquée pour Vaulry, est justement traitée dans les études en cours.*

→ *Jean-Marc POUZOLS ajoute sur ce point que le dossier d'étape 2 est une photographie de l'avancement du projet à la date du Comité des Financeurs du 30 août 2010. Des éléments sont en train de s'ajuster. Les études en cours et à venir donnent encore le temps d'affiner, tout particulièrement ce qui concerne les mesures d'insertion ; c'est d'ailleurs leur objet essentiel.*

L'association des Amis de la Terre considère que la concertation veut dire discuter ensemble dans le but d'arriver à un accord. Selon ce qui a été dit, que RFF parle alors de « consultation » mais pas de « concertation », qui est un terme mensonger. L'association ne souhaite pas que le dossier soit transmis au ministre sans ses avis.

→ *Jean-Marc POUZOLS précise que les éléments seront remontés au moment de la transmission au Ministre.*

L'association des Amis de la Terre insiste sur le fait que les questions environnementales auraient dû être traitées dès l'étape 1 des études. RFF a commandé des travaux en mai 2009 et avait donc déjà pris du retard. Le tracé ne tient pas compte de ces données. Elle s'étonne que plus RFF concerta, plus les gens s'opposent au projet, le projet comptant davantage d'opposants qu'au démarrage.

→ *Jean-Eric BREDEL répond que l'association des Amis de la Terre a participé aux ateliers thématiques de l'étape 1 et de l'étape 2 des études et qu'elle ne peut pas dire aujourd'hui que l'environnement n'a pas été*

pris en compte, alors que cette donnée a été un entrant et un critère, au même titre que la dimension technique et que le coût, dans le choix de la zone d'étude puis des ZPP.

L'association des Amis de la Terre relève une erreur dans le rapport du garant de la concertation : il y est indiqué que le choix a été fait de s'éloigner de la vallée de la Gartempe, ce qui n'est pas juste. Cela a pourtant conduit à choisir la pire des solutions en se rapprochant de Vaulry.

→ *Jean-Eric BREDEL réexplique le processus d'affinement progressif des études, avec d'abord une recherche bibliographique et cartographique, qui a permis une vision claire sur les enjeux environnementaux pour le choix des ZPP, puis des analyses de terrain sur les contraintes environnementales confiées à des bureaux d'études spécialisés, ainsi qu'un dialogue poussé avec les communes et les riverains directement concernés. On ne peut donc pas laisser dire qu'il n'y a pas eu de prise en compte de l'environnement ni de la concertation.*

Un conseiller municipal de Peyrilhac souligne que RFF a dû prendre en compte des éléments des associations locales, ce qui indique qu'il n'a pas exploité l'ensemble des données environnementales ; cela signifie que RFF a certainement des éléments mais ne les a pas tous. Elle précise que la grogne est très forte dans son conseil municipal.

→ *Jean-Marc POUZOLS rappelle que la date de prise en compte de l'environnement n'est pas celle de mai 2009. Elle est antérieure, puisqu'il y a eu un travail approfondi sur la bibliographie disponible ; dès que les éléments de terrain ont été disponibles, ils ont été ajoutés aux comparaisons sur les ZPP. Depuis, les investigations de terrain se poursuivent de manière continue. Effectivement, il n'est jamais possible de garantir une prise en compte à 100 %, cependant des efforts importants ont été faits sur l'ensemble de la zone de passage. Vous avez bien voulu nous transmettre des précisions sur les espèces présentes sur votre propriété ; ces espèces étaient bien signalées dans nos systèmes d'information. Les éléments liés à l'environnement sont présents tout au long du dossier d'étape 2 et dans l'atlas cartographique, qui présente les éléments les plus complets dont nous disposons à ce jour. Nous sommes en train de réaliser une mise à jour des éléments analysés entre l'été et le mois d'octobre ; cette note complémentaire vous sera adressée prochainement.*

L'association des Amis de la Terre considère que les questions de compensation n'ont pas été travaillées.

→ *Jean-Marc POUZOLS indique qu'il passera la parole à Sophie TETON sur la question des compensations. Il rappelle la logique des études, d'ailleurs réexposée dans le dossier d'étape 2 : l'examen de grandes zones pour les ZPP, ensuite le choix d'une ZPP qui justement évitait les secteurs à forts enjeux environnementaux. Le processus est celui d'un zoom progressif.*

→ *Sophie TETON rappelle que l'association était associée à tout ce travail d'analyse et que l'environnement ne prend pas seulement en compte les milieux naturels, mais également les milieux humains, les questions de l'eau, de la sylviculture, des paysages, etc. Elle rappelle également que la première des mesures est l'évitement puis ensuite la réduction des impacts et en dernier ressort seulement la compensation, elle cite ainsi le passage par Vaulry qui permettait d'éviter le franchissement d'une zone Natura 2000.*

L'association Barrage considère que l'évitement d'une zone Natura 2000 est un minimum. Elle relève que la méthodologie innovante de RFF, qui est de faire en 4 ans ce que les autres projets ont mis 10 ou 12 ans à faire est sans doute la raison des manques qu'elle constate. L'association demande que le délai des contributions soit prolongé et qu'il soit pris acte d'un retour pour le 15 ou le 30 janvier. Elle rappelle par ailleurs que ce n'est pas aux membres des ateliers de faire le travail de RFF en fournissant des éléments.

→ Jean-Marc POUZOLS répond que ses propos sont interprétés : RFF ne demande pas aux acteurs de faire son travail mais de réagir sur les rendus d'études présentés dans le dossier.

La Fédération régionale des Chasseurs du Limousin demande que la date soit fixée au 15 janvier en insistant sur le fait que la transmission des avis au ministre est importante.

→ Jean-Marc POUZOLS propose de différencier différents niveaux de réponse ; ce dont RFF aurait besoin dans un délai court concerne le choix du tracé, si les membres des ateliers veulent bien faire porter leur contribution, ou une première étape de leur contribution, sur cette dimension.

L'association Barrage demande ce qui empêche RFF de reporter la date d'envoi du dossier au ministre.

→ Jean-Marc POUZOLS explique que la décision d'envoi du dossier au ministre revient au Préfet. L'engagement que peut prendre RFF aujourd'hui porte sur le fait que les contributions parvenant en janvier seront également transmises.

Poursuite de la présentation de l'avancement du projet par Jean-Marc POUZOLS

- Le « *Courrier de la LGV* » n° 4 (juin 2010) a permis de poursuivre l'information des habitants et de recueillir des questions, suggestions, remarques et avis de leur part. Diffusé à 45 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des 41 communes concernées par le projet, et mis à disposition dans les mairies, ce « *Courrier* » a présenté la cartographie au 1/25 000 des variantes en cours d'analyse. 650 retours ont été réceptionnés grâce à une enveloppe T ; 250 retours étaient exploitables (comprenant des avis défavorables au projet mais aussi des questions précises et des demandes). Pour les coupons comportant questions et demandes, RFF a mis en place un processus de réponse ; en particulier, des rendez-vous sont assurés par les concertants territoriaux de RFF.

L'association des Amis de la Terre mentionne qu'il n'y a pas eu de concertation locale au Palais-sur-Vienne.

→ Jean-Marc POUZOLS informe que le projet a été travaillé avec l'équipe municipale jusqu'à l'été 2010, ce travail ayant également porté sur le traitement du déblai.

L'association Barrage indique que le déblai est un mur de 7 étages et de 21 m de haut.

→ Jean-Marc POUZOLS précise en effet qu'il s'agit d'un déblai au-dessus de la voie, pour lequel des solutions de raidissement de la pente par un mur de soutènement et une succession de soutènements en terrasses qu'il sera possible de végétaliser, ont été regardées et permettraient de réduire l'impact de l'ensemble. Ces éléments ont été portés à la connaissance de la commune à partir du mois de mai 2010.

L'association Barrage rappelle que le conseil municipal du Palais-sur-Vienne a voté contre le projet.

Poursuite de la présentation de l'avancement du projet par Jean-Marc POUZOLS

- Le Comité des Financeurs a proposé un tracé à retenir le 30 août 2010 ; l'analyse des variantes ayant conduit à privilégier un tracé est celle qui avait été présentée aux ateliers thématiques au mois de juin 2010.
- Une exposition sur le projet a été organisée du 1^{er} septembre au 8 octobre 2010 dans les mairies des communes concernées. L'exposition comprenait un panneau descriptif et un panneau représentant, sur fond orthophotoplan (photographie aérienne verticale), l'ensemble du bâti et des objets connus sur le territoire. Une urne permettait aux habitants de s'exprimer. RFF a recueilli 114 commentaires, avec de nombreuses questions très précises qui sont en cours de traitement. 929 pétitions défavorables au projet ont également été recueillies, principalement dans les communes situées entre Iteuil et Dienné.

L'association des Amis de la Terre indique que la photographie du panneau d'exposition du Palais-sur-Vienne comporte des erreurs grossières, la flèche qui montre le déblai pointant au milieu du supermarché ; le déblai est signalé à 500 m de l'endroit où il se trouve réellement. L'association considère que deux panneaux ne ressemblent pas à ce qu'on appelle une exposition.

→ *Jean-Marc POUZOLS précise que les fonds orthophotoplans présentés ont la précision d'un plan au 1/5 000, ce qui est une précision inférieure au mètre. Il relève que la critique faite par l'association est une critique isolée, qui n'a pas été entendue ailleurs.*

Un conseiller municipal de Peyrilhac demande si RFF trouve que les retours de son sondage sur 40 000 lettres (250 réponses) est satisfaisant et si cela est révélateur d'une approbation. Plus globalement, la carte du tracé présenté dans le diaporama amène des commentaires : on voit que le tracé Sud a partout été privilégié et, sachant que le tracé s'éloigne beaucoup de la ligne droite entre Poitiers et Limoges, on peut s'interroger sur le choix des points de raccordement. Cela donne le sentiment que les solutions plus au Nord n'ont pas été examinées.

→ *Jean-Marc POUZOLS rappelle qu'il y a eu, dans l'étape 1 des études, l'exploration d'un grand nombre de zones de passage et de solutions de raccordement aux lignes existantes. Les dossiers d'étude sont disponibles sur le site Internet du projet¹. Par ailleurs, les possibilités d'expression offertes au grand public ne constituent en rien une action de sondage. RFF met à disposition de l'information et recueille les retours de ceux qui veulent bien émettre un avis. Mécaniquement, cela n'est pas un sondage. Les retours recueillis sont en tout cas représentatifs, car il s'agit de remarques ou de demandes de prises en compte que les concertants territoriaux de RFF ont pour une bonne part retrouvé dans les réunions en communes.*

Un participant indique que l'arrivée sur Poitiers se fait dans une zone marécageuse avec un ouvrage de 14 à 18 m de hauteur et qu'il souhaiterait savoir si l'objectif est de se raccorder à la LGV Tours-Bordeaux qui sera construite à 15 km à l'Ouest de Poitiers. L'intérêt de la LGV Poitiers-Limoges est faible si elle ne se raccorde pas à la LGV SEA. Par ailleurs, la gare de Poitiers est très souvent inondée, les élus de Poitiers n'ont pas contesté ce fait. Les associations de voyageurs trouvent le TGV très bien sauf pour le prix du billet. De plus, lorsqu'on arrive à Montparnasse, la gare est saturée, les escalators ne fonctionnent pas, sans compter la problématique à Tours. Dans ce contexte, on ne voit pas l'intérêt d'une nouvelle ligne.

→ *Jean-Marc POUZOLS explique que la LGV Poitiers-Limoges ne prévoit pas de raccordement direct à la LGV SEA mais bien la desserte de la gare existante de Poitiers. Il précise que la gare de Poitiers a été occasionnellement inondée, effectivement, mais cela avec une fréquence supérieure à 10 ans. Ceux qui fréquentent cette gare ont pu constater que cela arrive exceptionnellement. En ce qui concerne la gare de*

¹ www.lgvpoitierslimoges.com

Paris-Montparnasse, elle permet de nombreuses correspondances et est bien desservie par les réseaux régionaux, RER, métro, etc. Les escaliers roulants de la gare sont effectivement en ce moment en maintenance, cette situation est conjoncturelle sans créer de désordre conséquent ; la RATP a par ailleurs fait l'expérience d'un tapis roulant rapide qui n'a pas fonctionné. Pour ce qui concerne les voyageurs de Tours, ils ont probablement eu des raisons de se plaindre dans les médias pendant les mouvements sociaux récents.

L'association ALTRO informe que, pour elle, ce barreau LGV a surtout de l'intérêt s'il constitue le premier maillon de Transline d'Est en Ouest. Il est donc fondamental que ce barreau, prévu au futur SNIT, soit intégré dans ce projet de liaison de la région lyonnaise à la façade atlantique pour pouvoir passer à l'échelle européenne. Elle demande à RFF de prendre en compte ce projet qui s'appuie aussi sur le doublement de l'axe Paris - Lyon qui devra être tracé le plus au sud et le plus à l'Ouest possible via Montluçon. Le projet Transline permet un report modal, des fonctionnalités étendues de grande vitesse avec le complément de trains intercity et interagglomérations répondant aux besoins d'aménagement du territoire et renforçant la viabilité financière des projets déjà inscrits. La pertinence de ce barreau n'est pas tant d'aller sur Paris mais bien d'être une liaison Est-Ouest globale et cohérente.

Un conseiller municipal de Peyrilhac indique à l'association ALTRO qu'il est d'accord pour regretter ce projet à voix unique qui ne concerne que les voyageurs à grande vitesse et qui ne prévoit rien pour le fret.

Un habitant du Palais-sur Vienne souligne que si RFF parle de concertation et organise une exposition, il aurait été souhaitable que les habitants soient informés avant la mise en place de panneaux dans la mairie. Il se dit choqué que RFF se satisfasse du peu de retours reçus. Il informe que l'annonce aux habitants d'un deuxième viaduc sur la commune les a fait tomber de l'armoire. Pour des travaux de cette ampleur, il considère qu'il faudrait à minima présenter une maquette.

→ *Jean-Marc POUZOLS comprend que des reproches puissent être faits. Il rappelle qu'aux mois de mai et de juin ont cependant été diffusées en boîtes aux lettres des cartes au 1/25 000, puis, au moment des expositions, qui ont été annoncées par la presse, des cartes au 1/6 250. La maquette est un outil indispensable, mais elle ne peut arriver que quand les études sont suffisamment affinées ; la fabrication de cette maquette est en cours actuellement, avec une représentation encore plus précise qui permettra aux habitants de mieux visualiser le projet.*

Un participant demande pourquoi, en 4 ans, RFF n'a pas pu produire cette maquette.

→ *Jean-Marc POUZOLS reprend l'explication pour préciser qu'une maquette est réalisable seulement quand le projet est suffisamment affiné.*

L'association Barrage regrette qu'il ait fallu attendre le mois d'août 2010 pour apprendre qu'un deuxième viaduc était nécessaire. Par ailleurs, elle souligne que les choses vont mal depuis le choix du raccordement PT0, qui n'était pas le choix initial. Les gens sont outrés et 7 000 personnes sont « violées ». Même les élus les plus favorables, comme le maire du Palais-sur-Vienne, ont été obligés de dire qu'ils étaient contre le projet. RFF porte la totalité de la responsabilité de cette situation. Lors des dernières réunions, il était question du raccordement PL4 et soudainement c'est PT0 qui a été choisi.

→ *Jean-Marc POUZOLS rappelle que ce choix s'est fait en novembre 2009. Le sujet du Palais-sur-Vienne est un sujet très important : Jérôme THOMAS, ici présent, est à la disposition des acteurs pour répondre à toutes les questions.*

L'association Barrage demande si le bilan du garant de la concertation est amendable. Elle a déjà exposé la position de la Creuse et la motion de 270 maires demandant l'aménagement de la ligne POLT. Le bilan du garant indique que c'est à la demande des associations que ce tracé a été retenu. Or, les associations ont dit qu'elles ne voulaient pas choisir et qu'elles n'acceptaient pas le projet. Concertation veut-il dire que RFF concerte mais qu'il n'est pas obligé de prendre en compte ?

→ **Jean-Marc POUZOLS** répond que la concertation est une prise en compte mais qu'elle ne peut pas être « dire oui à tout le monde ».

Un participant indique qu'elle est citée dans le bilan du garant, avec une phrase sortie de son contexte. Elle demande que cette phrase soit modifiée.

Michel PERIGORD informe qu'il est disposé à discuter de ces points en marge de cette réunion.

La présentation du bilan de la concertation de l'étape 2, du dossier d'étape 2, du recueil des contributions des acteurs et du programme de l'étape 3 par Jean-Marc POUZOLS

cf. diaporama pages 19 à 40 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- Le bilan de la concertation de l'étape 2 illustre l'objectif initial de la conduite du projet, à savoir l'information transparente et l'enrichissement continu des études grâce au dialogue. Selon ce principe, RFF a communiqué les éléments d'études à l'avancement et en préalable aux choix. Classiquement, le document « bilan de la concertation », qui sera diffusé dans les jours qui viennent aux acteurs des ateliers thématiques, rappelle les actions conduites, les différents sujets évoqués et les principaux enseignements de l'étape 2.

L'association Barrage considère que RFF est campé dans ses bottes. En matière de concertation, RFF ne peut pas ignorer la prise de position officielle de la Région Poitou-Charentes ; de plus, les collectivités de la Vienne sont défavorables et demandent l'étude d'une alternative. L'association indique qu'elle ira au procès si RFF refuse cette étude d'alternative, la loi lui en faisant obligation. Le projet Poitiers-Limoges est par ailleurs en train de capoter et il serait dommage de passer devant les tribunaux.

La SDPPR Haute-Vienne suggère qu'on laisse Mme Ségolène ROYAL s'exprimer sur ce point, seul le Conseil Régional Poitou-Charentes étant légitime sur ce point.

L'association Barrage considère qu'il est important que sa demande soit notée.

Un participant demande si RFF peut confirmer que l'étude d'impact sur la biodiversité sur le projet LGV Est-européenne a bien nécessité 6-7 ans d'analyses.

→ **Jean-Marc POUZOLS** précise qu'il recherchera cette information ; il rappelle que cette donnée est ancienne dans la mesure où la déclaration d'utilité publique de ce projet a été prononcée avant 1997, c'est-à-dire avant la création de RFF qui date de 1998.

Un conseiller municipal de Peyrilhac relève que RFF déclare « avoir fait de la pédagogie » avec la visite de la LGV Est européenne pour les élus et les adjoints. Elle considère qu'il faut surtout mesurer ce qu'il reste de cette visite. Les participants ont surtout retenu la tranchée couverte en rase campagne. Il

souhaiterait que les agriculteurs soient tout autant respectés, le hameau du Déjai étant coupé en deux par le projet.

→ Jean-Marc POUZOLS précise que les mesures d'insertion, notamment pour ce type de cas, sont en cours d'études. A 1 km du cas présenté sur la LGV Est européenne, plus près de l'agglomération de Reims, les élus ont pu visiter un déblai aménagé. Il y a une panoplie de différentes solutions ; la définition actuelle du tracé présente de premières intentions. Au Déjai, la profondeur paraît permettre un passage en déblai qui serait satisfaisant.

L'association Barrage souligne que la LGV Poitiers-Limoges est la moins chère au kilomètre de toutes les LGV de France, alors que le coût au kilomètre de la branche Est est de 40 millions d'euros.

→ Jean-Marc POUZOLS explique qu'il est difficile de faire des comparaisons. Le prix de 40 millions d'euros au kilomètre est plutôt celui d'une section en tunnel.

→ Christophe HUGOT précise que le coût au kilomètre de la LGV Poitiers-Limoges est nécessairement inférieur à ceux des autres LGV car il n'y a pas de gare nouvelle ni de grands ouvrages et qu'une section importante du projet est en voie unique.

Présentation du dossier d'étape 2 par Christophe HUGOT

- Le dossier d'étape 2 est structuré en un « Dossier Synthèse », qui peut être lu en priorité pour une vision d'ensemble, et en 7 dossiers d'études. Le dossier d'étape 2 a d'ores et déjà été diffusé sous format papier aux acteurs des ateliers thématiques, ainsi qu'aux communes concernées ; un DVD va être adressé prochainement. Par ailleurs, une note de synthèse complémentaire sur les enjeux des milieux naturels suite aux dernières observations sur le terrain est en cours de finalisation ; elle sera, à l'instar du bilan de la concertation, diffusée aux membres des ateliers dans les jours qui viennent.

L'association Barrage relève que le dossier de synthèse parle de « phénomène de métropolisation de Limoges », avec une zone de chalandise de 600 000 habitants, ce qui veut dire qu'il s'agit aussi de vider la campagne. Ce sujet de la métropolisation n'a par exemple jamais été débattu. Il y a donc des accrochages dès la lecture de ce premier dossier. Le dossier D fait apparaître une insuffisance sur les zones humides ce qui indique une insuffisance de travail. Il y a aussi l'impact environnemental en plein milieu du bois du Défant.

→ Christophe HUGOT précise que cette section du projet (bois du Défant) est celle dans laquelle un jumelage est recherché avec la RN 147 ; il est prévu de rechercher les bonnes implantations pour des passages à faune franchissant les deux infrastructures.

L'association Barrage relève que le dossier est imprimé sur papier glacé, ce qui explique les 70 millions pour payer les études.

→ Jean-Marc POUZOLS rappelle que le budget des études est de 30 millions d'euros et non de 70 millions d'euros ; la convention d'études intégrant ce montant est un document public qui a fait l'objet de délibérations. Pour que les choses soient claires, le papier choisi pour le dossier est une contrainte de l'imprimeur pour pouvoir faire de l'impression numérique à haut débit, quant à elle bien moins onéreuse que l'impression classique et bien plus rapide.

L'association Barrage indique que les associations ont le temps et que RFF avait le temps pour réaliser son impression autrement.

Un participant souligne que RFF présente un bilan socio-économique considéré comme neutre alors qu'il n'y pas de monétarisation en aménagement du territoire.

→ Jean-Marc POUZOLS informe que les méthodes d'évaluation se réfèrent à l'ensemble des instructions cadres applicables et qu'effectivement, l'aménagement du territoire est l'un des effets du projet qu'on ne peut pas monétariser.

Présentation du dispositif de recueil des contributions des acteurs par Christophe HUGOT

- RFF sollicite les membres des ateliers pour apporter leurs réactions, commentaires, avis sur le dossier d'étape 2, dans l'objectif d'améliorer encore le projet. Le contenu de ce dossier ne leur est pas inconnu puisque les rendus successifs ont été présentés au cours des différentes réunions tenues en 2009 et en 2010. RFF tirera une synthèse de ces avis écrits. Un format commun (qui respecte l'égalité de traitement et permet de faciliter l'analyse) est proposé comme suit, si les participants en sont d'accord, avec un retour demandé pour le 13 décembre 2010 :
 - 5 pages maximum (A4, format Word) ;
 - mention de la collectivité ou de l'organisme rédacteur de la contribution ;
 - une synthèse des points clés de la contribution (environ 5 lignes) ;
 - les avis sur les rendus des études de l'étape 2 ;
 - les avis et attentes sur la poursuite des études en particulier celles d'études d'impact ;
 - les avis et attentes sur la poursuite de la concertation territoriale.

L'association Barrage considère que 5 pages de contribution sont ridicules.

→ Jean-Marc POUZOLS précise que les 5 pages constituent une synthèse souhaitée, qui sera utile notamment parce qu'une restitution à tous en sera faite lors d'une prochaine plénière des ateliers, mais que des annexes peuvent évidemment être jointes à cette synthèse

Présentation de l'étape 3 par Jean-Marc POUZOLS

- L'étape 3 des études se déroulera selon le même principe que les deux étapes précédentes, en confrontant les résultats des études aux avis des différents publics et avec, par construction, la poursuite des réunions des ateliers thématiques. La continuité du travail avec les membres des ateliers est donc assurée. Cette étape connaîtra deux phases :
 - une déjà en cours, qui concernera la finalisation des études, les contributions des membres des ateliers intervenant au bon moment pour alimenter l'étude d'impact ;
 - une seconde de préparation des dossiers et des procédures liées à l'enquête publique sur le projet, qui sera actée par le Comité des Financeurs et par une décision ministérielle sachant que, dans les 6 mois avant la tenue de l'enquête d'utilité publique, le projet sera quasiment stabilisé.Il y a donc bien un temps de travail et un temps consacré à la préparation de l'enquête d'utilité publique.
- RFF se tient à la disposition des participants pour aider à la prise en main du dossier d'étape 2 ou pour toute question portant sur son contenu.

L'association Barrage rappelle que le Conseil Général de la Vienne a demandé que RFF précise qu'il est financeur des études.

→ Jean-Marc POUZOLS informe que lors de la réunion du matin à Poitiers, le Conseil Général 86 était présent et a pu faire lui-même ses remarques.

Un participant demande s'il n'y a pas obligation à intégrer maintenant dans les projets une étude de danger.

→ *Jean-Marc POUZOLS répond qu'il n'y a pas d'étude de danger spécifiquement mais que les sujets liés sont traités dans l'étude d'impact.*

Un participant interroge sur la gestion des mouvements de terre avec les déblais et les remblais, ainsi que sur les installations de chantier.

→ *Jean-Marc POUZOLS précise que la gestion du chantier est travaillée aussi pour s'assurer qu'on ne manque pas de matériaux ou que l'on ne se retrouve pas en surplus de matériaux. Concernant les zones de stockage et les installations de chantier, ces emplacements sont occupés temporairement, pendant les 4 années du chantier et ensuite évacués. Des conventions sont passées avec les propriétaires et des indemnités sont versées, qui prennent en compte le temps nécessaire pour revenir à la productivité de la parcelle telle qu'elle était avant travaux. Plus globalement, le chantier se déroule dans l'emprise.*

Jean-Marc POUZOLS conclut en remerciant les participants pour leur présence et leurs questions.

Fin de la plénière : 17h45

ANNEXE

**Texte de l'association ALTRO lu en réunion plénière du 26
novembre 2010 à Limoges**



A Limoges, le 26/11/2010
Tel : 06 66 62 24 78

Le barreau Limoges Poitiers doit être le premier maillon de Transline !

Aujourd'hui les Membres d'ALTRO réunis en Assemblée Générale dans les locaux de Nantes Métropole réaffirmeront l'importance du barreau Limoges - Poitiers comme devant être le premier maillon du projet Transline. Celui-ci consiste à relier la Région Lyonnaise à la façade atlantique.

Dans un vaste territoire situé au cœur de la France - grand comme le Portugal - englobant notamment le Massif Central et qui ne bénéficie d'aucune infrastructure ferroviaire performante. Il est tout à fait fondamental que le barreau Est Ouest prévu dans l'avant projet de schéma national d'infrastructure de transports s'appuie à la fois sur la future ligne Limoges Poitiers et un doublement de l'axe Paris-Lyon via le Massif Central qui doit être tracée le plus au sud et le plus à l'Ouest possible via Montluçon afin de répondre le plus largement possible aux besoins d'aménagements du territoire pour des régions longtemps oubliées.

La singularité du projet Transline est de mobiliser à la fois les collectivités territoriales, les acteurs économiques et les citoyens de diverses sensibilités. C'est un projet qui repose sur un principe de solidarité entre les territoires, c'est pourquoi nous demandons à Réseau Ferré de France de bien prendre en compte le projet Transline qui permettra de renforcer la viabilité financière des projets déjà inscrits, de se placer dans une vision globale et cohérente d'aménagement du territoire tournée vers le long terme.