



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Séance plénière

Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION

Point d'avancement sur le dossier de fin d'étape 1
Présentation des études et des résultats par sous-dossier : aménagement du territoire, fonctionnalités et caractéristiques, la zone préférentielle de passage
Perspective sur la poursuite du processus

DATE DE LA REUNION

Le 10 mars 2009

REDACTEUR

D. DUPRE

PROCHAINES REUNIONS

- Les 2 et 3 avril 2009 à Poitiers

SOCIETES

REPRESENTANTS

TEL / FAX / MAIL

PRES. ABS. DIFF. CONVOCA

Equipe projet

SOCIETES	REPRESENTANTS	TEL / FAX / MAIL	PRES.	ABS.	DIFF.	CONVOCA
RFF	RIZK Najj					
RFF	ROUSSEAU Richard					
RFF	POUZOLS Jean-Marc					
RFF	DESSESSARTS Aline					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	JIMENEZ Fabien					
RFF	ROSSET Laurence					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
ARCADIS	BRICHANT Cyril					
SETEC ORGA	HENRIC Jean-François					
MENSCOM	CAMOUS Nicolas					
MENSCOM	DUPRE David					
Egis Rail	BREDEL Jean-Eric					
Egis Rail	LATROY Gérard					
Egis Environnement	LABARRAQUE Dorothée					

Le garant de la concertation					
PERIGORD Michel					
Participants à l'atelier					
Agglomération de Limoges Métropole	RODET Alain				
Agglomération de Limoges Métropole	BOULEGE Claude				
ALTRO	BERTRAND GUILLAUME				
ALTRO	CANIAUX Michel				
Association de désenclavement du Nord de la Haute-Vienne et Montmorillonnais	JARDEL Yvonne				
Association pour la Sauvegarde de la Gartempe	DE TRAZ Cyril				
Association Vigilance Saint-Jouvent	MULLER Maryvonne				
Association Vigilance Saint-Jouvent	MARIAUX François				
Association Vigilance Saint-Jouvent	PESCHER Daniel				
C.A.M.P	MARTINEAU Joseph				
C.A.M.P	MOTILLON Marie-Ange				
Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne	REYNAUD Gilles				
Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne	GOUPY B				
Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne	STRASTOCEL S.				
Chambre d'Agriculture de la Vienne	PATRIER Michel				
Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne	MARTINET JF				

Chambre de Commerce et d'Industrie de la Haute-Vienne	LIMOUSIN Jean-Pierre					
Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays de Brive	MAMBRINI Anne					
Chambre de Commerce et d'Industrie de Tulle-Ussel	PERIE Jean-Louis					
Communauté d'Agglomération de Brive	FARGES Jean-Claude					
Communauté d'Agglomération de Brive	PIRES Gilbert					
Conseil Général de la Corrèze	GEFFRAY Bernard					
Conseil Général de la Corrèze	BUISSON Luc					
Conseil Général de la Haute-Vienne	MAHAUT Pierre					
Conseil Général de la Haute-Vienne	BROUILLE Bernard					
Conseil Général de la Haute-Vienne	PERRACHON Franck					
CREN Poitou-Charentes	LAVALLIN Pascal					
CRPF Limousin	DIDOLOT François					
DDAF de la Vienne	RENOUST Aurélie					
DDEA de la Corrèze	VALETTE Luc					
DRAF Limousin	SERVANTON Paul					
DRAC Limousin	SOYER Claire					
DRE Limousin	BIROT Dominique					
DRE Limousin	BUGE Francis					
DRE Poitou-Charentes	LAURENCON Patrick					
DRE Poitou-Charentes	BOUCHARD Pascal					
DIREN Limousin	CARLIN Henri					
DIREN Limousin	POUPILLOZ Bernard					
Fédération Départementale des Chasseurs de la Vienne	MAURY André					
FDSEA de la Vienne	DUCELLIER Odile					

Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin	JAUNAY Emeline				
FDSEA de la Vienne	AUGEREAU Pierre				
FDSEA de la Vienne	MOUINEAU Régis				
FRSEA Poitou-Charentes	GABORIT Samuel				
Limousin Nature Environnement	MENARD Jean-Michel				
ONCFS Poitou-Charentes	BELLANGER Christelle				
Poitou-Charentes Nature	JOLLIVET Jean-Louis				
Région Limousin	VANDENBROUCKE G				
Région Limousin	GANGLER Jacques				
Région Limousin	LATHIERE Emmanuel				
Région Limousin	KRAVETZ Jérôme				
Région Limousin	JARRY Mickael				
Région Poitou-Charentes	COLLET-VERGNAUD Michèle				
SAFER Limousin	AUVINET Jean-Michel				
SAFER Poitou-Charentes	POUBLANC Alain				
SDPPR de la Haute-Vienne et de la Vienne (mandaté)	DE MONVALLIER Jean				
SIEPAL	MOREAU Sylvie				
SNCF	SCHNEIDER Raoul				
SNCF	FRUCHON Guylaine				
Vienne Nature	BOUTIN Bernard				
Ville de Aurillac	LERON Michel				
Ville de Limoges	FOURGNAUD Frédéric				
Ville de Limoges	LAUCOURNET Jean-Pierre				
Ville de Limoges	MARTIN Eric				
Ville de Limoges	KEBE Fatou (stagiaire)				
Ville de Limoges	GUALANDI Grégory (stagiaire)				
Ville de Limoges	CHARISSOUX Nadine				

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	Du
CR	MEN	2568	1	A	17/03/2009

Début de la réunion à 14H25.

Jean-Marc POUZOLS remercie les participants de leur présence à cette réunion plénière et de travail en commun. Son objectif est de permettre à l'ensemble des participants des ateliers thématiques d'avoir une information et une connaissance globale sur le projet et de retracer les échanges et les contributions apportées. Il précise que chacune des présentations sera faite en se reportant aux futurs sous-dossiers, distribués, à l'entrée de la salle. Il mentionne également que le garant de la concertation a été choisi : il s'agit de Monsieur Michel PERIGORD qui interviendra au cours de la réunion plénière. Le déroulement de la concertation est ensuite présenté aux acteurs (ateliers thématiques à venir, réunions locales, etc.). L'ensemble des éléments de la concertation et des avis donnés par les acteurs sera intégré dans le dossier final de l'étape 1. Le dossier sera présenté sous forme de trois synthèses (aménagement, fonctionnalités et caractéristiques, zone de passage préférentielle), avec un ensemble de pièces techniques. La présente réunion permet de transmettre les principales conclusions des études disponibles à ce stade, sur les fonctionnalités et les caractéristiques ainsi que sur la Zone de Passage Préférentielle.

L'information du public est par ailleurs possible sur le site internet du projet. Ce dernier est alimenté régulièrement par les supports de présentation et les comptes-rendus des réunions des ateliers. Jean-Marc POUZOLS revient également sur les demandes faites en atelier par les participants à propos de la concertation (délais de transmission des documents, possibilité de faire intervenir un expert, participation d'acteurs supplémentaires, etc.) et sur les réponses apportées par RFF.

L'association Poitou-Charentes Nature demande si le garant assiste à l'ensemble des réunions et s'il a d'ores et déjà pu prendre connaissance de ce qui s'est passé depuis 4 mois.

Michel PERIGORD, garant de la concertation, répond que, dans la mesure du possible, il assistera à l'ensemble des réunions. Il ajoute que RFF a mis à sa disposition l'ensemble des documents réalisés depuis le début de la démarche.

L'association Poitou-Charentes Nature précise qu'il ne s'agissait pas de savoir si le garant avait pu prendre connaissance des documents de travail mais de la manière dont la concertation s'était déroulée depuis septembre 2008.

Michel PERIGORD, garant de la concertation, précise qu'il interviendra un peu plus tard dans la réunion pour expliquer son rôle et que, dans le cadre de son action, il peut rencontrer les associations qui en exprimeraient le besoin. Il demande aux participants de laisser les choses se mettre en place progressivement.

L'association CAMP s'interroge sur la manière dont les élus pourront intervenir pour donner leurs avis dans le choix du tracé alors même que l'essentiel du travail s'effectue en atelier thématique. → *Jean-Marc POUZOLS indique que le travail en atelier s'effectue de manière parallèle à des réunions locales avec les élus de Vienne et de Haute-Vienne. Il précise que le niveau d'échanges et d'appropriation du projet sera, au final, identique : ce dispositif permettra aux élus de réagir sur le projet, tout comme les participants des ateliers thématiques. L'objectif est d'éviter un travail séquencé.*

Présentation du sous-dossier Aménagement du territoire par Jean-François HENRIC (Setec Orga)

cf. diaporama 13-21 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- Le projet permettra de faciliter l'accessibilité concurrentielle à Paris. Le terme « concurrentiel » désigne une mise à niveau de l'accessibilité à Paris par rapport aux autres Régions françaises. (cf. diaporama 14)
- En permettant de rapprocher le Limousin des principales villes de la façade atlantique (Nantes, Bordeaux, et Rennes), la Région captera le dynamisme de cette façade. De nombreux partenariats existants (conférence des villes et des régions de l'arc atlantique, etc.) pourront également être développés. (cf. diaporama 14)
- La LGV constitue par ailleurs une opportunité pour renforcer les dynamiques existantes entre Poitiers et Limoges, comme par exemple, au niveau universitaire (coopérations entre certaines écoles d'ingénieurs ou universités). De même, elle facilitera des liaisons rapides entre Poitiers et Limoges pour certains acteurs économiques, structurés à l'échelle inter-régionale.
- La reconversion industrielle de la ville de Limoges s'est effectuée autour de la Recherche et de l'innovation. La LGV peut constituer un levier d'action important pour développer ce secteur demandeur de liaison rapide.
- De même, elle peut jouer le rôle d'appui pour renforcer la stratégie de développement urbain de Limoges et de Poitiers par la réalisation de grands équipements structurants. Le tourisme d'affaires constitue une voie stratégique. (cf. diaporama 16)

Jean-Marc POUZOLS mentionne que le travail de l'atelier « Aménagement » met en évidence que la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges interpelle de nombreux projets des acteurs territoriaux. Il précise également que les documents d'urbanisme ne se pensent pas de la même manière avec un tel projet et cite l'exemple de la Communauté d'Agglomération de Brive dont la révision du Plan Local d'Urbanisme est fortement impactée par le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges. Il stipule que l'ensemble des acteurs porteurs de projet est rencontré par Réseau Ferré de France et que ce travail sera restitué dans le dossier final.

L'association Limousin Nature Environnement précise que sa position a toujours été claire par rapport à ce projet et n'est plus à redire. Elle n'est toutefois pas contre le développement de la région et suit donc le projet en termes d'environnement et d'aménagement. Elle constate à ce titre que des objectifs très ambitieux « gravitent » autour de la Ligne à Grande Vitesse et que des interconnexions avec le réseau secondaire sont imaginées. Elle constate également qu'elle n'a pas vu apparaître de liaison ferroviaire Nord (Argenton-Vierzon) dans ces objectifs et le regrette. Elle se demande si des complémentarités ne peuvent pas être imaginées entre les lignes existantes et la Ligne à Grande Vitesse, d'autant plus nécessaires dans un contexte de mise en concurrence sur le réseau ferroviaire à partir de 2012. A ce titre, elle s'interroge sur les possibilités d'un trafic fret sur la ligne POLT tout en maintenant le trafic voyageur. → *Jean-Marc POUZOLS précise que RFF croit en l'avenir de cet axe et vient d'investir afin de proposer de nouveaux services et d'y développer le fret. En ce qui concerne la future LGV SEA, cette dernière doublera l'axe existant Paris-Bordeaux et permettra de dégager des capacités sur la ligne classique Paris-Bordeaux qui pourra alors accueillir du trafic fret. . Par ailleurs, la liaison Poitiers-Limoges ne constitue pas une liaison avec une importante demande de fret. Le projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges n'a donc pas pour vocation de permettre le passage du trafic fret sur la ligne existante. Naji RIZK ajoute que Réseau Ferré de France a établi une carte des axes prioritaires pour le développement du fret. La ligne POLT figure effectivement parmi ces axes qui n'ont pas pour vocation d'être exclusivement dédiés au fret. Les principaux axes fret nord sud sont l'axe Rhodanien et l'axe Atlantique, avec d'ailleurs de meilleurs gabarits que celui entre Toulouse et Paris. RFF ne compte pas dédier l'axe Paris Limoges Toulouse au fret.*

Présentation du sous-dossier Fonctionnalités et caractéristiques par Jean Eric BREDEL (Egis rail)

cf. diaporama 23-39 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- Afin d'adapter l'infrastructure au service envisagé sur la LGV Poitiers Limoges et ainsi réduire les coûts de l'infrastructure, des sections à voie unique sont prévues sur le parcours. Si les sections de LGV en voie unique sont des nouveautés en terme d'infrastructure en France, l'exploitation en voie unique sur LGV française est bien connue par Réseau Ferré de France et la SNCF. En effet, en cas d'utilisation des Points de Changement de Voies et voie d'Évitement (sur LGV à double voie) une situation similaire se produit. De ce fait, la question de la sécurité en exploitation est déjà maîtrisée sur le réseau, même si les principes seront à adapter. Pour les sections à voie double, deux solutions sont envisageables : soit aux extrémités de la ligne soit au centre. Pour des questions de linéaire de double voie nécessaire inférieur et donc de limitation de cout de réalisation, Réseau Ferré de France privilégie, à ce stade, la double voie aux extrémités de la ligne. Cette configuration nécessite moins de linéaire de double voie pour garantir le même niveau fonctionnel. Le schéma fonctionnel présenté est la conséquence d'une voie double de part et d'autre de la ligne (cf. diaporama page 33).
- En termes de fiabilité de la ligne au niveau de l'exploitation, des voies d'évitement le long de la section de voie unique permettront de gérer les retards supérieurs à 10 minutes.
- La ligne classique Poitiers-Limoges et la LGV n'ont pas la même vocation. Les TER doivent apporter une desserte fine des territoires. Les fonctionnalités sont complémentaires et Réseau Ferré de France investit massivement sur la modernisation des lignes existantes.
- Sur certaines portions, et en cas de contraintes environnementales fortes, une réduction de la vitesse de conception pourrait être envisagée.

L'association ALTRO rappelle qu'elle est très attachée au formidable outil que constitue la Ligne à Grande Vitesse. Elle pose cependant la question du développement des liaisons interrégionales (vers l'Aveyron ou le Cantal ou encore vers la façade atlantique : Nantes, Rennes, Bordeaux) et s'interroge sur la manière dont sont réalisées les études de marché. Elle estime que la fréquentation de ces lignes dépend pour partie du niveau de service rendu. → *Jean-Marc POUZOLS indique qu'une présentation plus détaillée de ces études sera réalisée lors du prochain atelier « Fonctionnalités ». Il précise que les études lancées reposent sur des analyses de marché et la construction de modèle de trafics. Des potentiels de trafics possibles sont estimés après une analyse du comportement des usagers mais également en fonction d'une analyse de l'offre existante et du poids de la population à venir.* → *Naji RIZK stipule que ces études se réalisent suivant un modèle itératif dans lequel on introduit une offre et on analyse les comportements supposés du marché. Il n'existe pas de réseau à grande vitesse continu entre Limoges et Nantes : l'étude va donc s'attacher à analyser les correspondances à Tours vers cette destination en utilisant en principe les arrêts des trains inter-secteurs. Les relations ne sont d'ailleurs pas exclusivement possibles par des trains TGV de bout en bout.*

La DRAC Limousin s'étonne que l'on parle de relations vers Nantes alors même que la liaison Poitiers-Nantes est très longue. Elle indique qu'elle préférerait une liaison rapide Limoges-Bordeaux via Poitiers qui permettrait de faciliter les relations avec l'Espagne. De même, elle précise que tout est réalisé pour un rapprochement avec Paris et se demande si le rythme des cadences sera identique pour Bordeaux. → *Jean-Eric BREDEL indique que les études de trafics permettront de déterminer si une desserte de Bordeaux est nécessaire. Jean-Marc*

POUZOLS précise que l'étude des trafics entre Limoges et Bordeaux est une commande de RFF qui figure dans le cahier des charges du bureau d'études responsable de ces études.

La CCI de la Dordogne constate que RFF aborde de manière timide la liaison entre Limoges et Périgueux. Elle indique que la Région Aquitaine a inscrit dans son schéma le financement des études entre Périgueux et Limoges. Elle s'interroge sur la volonté de RFF de réaliser une desserte de Périgueux dans le cadre du projet de Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges. → *Jean-Marc POUZOLS mentionne qu'une étude d'opportunité est en cours de programmation. Elle a notamment pour objectif de comparer la meilleure solution entre une desserte par TER (avec changement en gare de Limoges) et l'électrification de la ligne permettant à des TGV de circuler sans changement jusqu'à Périgueux.*

L'association ALTRO déclare que la question du matériel roulant n'a pas encore été abordée alors que des évolutions et des innovations fortes, qui peuvent avoir des conséquences sur la programmation de la LGV et qui permettent une certaine souplesse, sont en cours. L'association évoque la technologie d'Alstom d'Automotrice à Grande Vitesse (AGV) permettant, à titre d'exemple, de relier Paris à la Bretagne avec des décrochages vers Nantes, Brest et Quimper. L'association s'interroge donc sur la manière dont RFF tient compte de ces évolutions technologiques dans les études sur l'infrastructure de la Ligne à Grande Vitesse. → *Jean-Eric BREDEL précise que toutes les études sur l'infrastructure de la LGV sont faites avec du matériel roulant-type TGV Atlantique, garantissant une grande flexibilité de construction et une grande souplesse d'exploitation par la suite. La conception de l'infrastructure permettra donc de faire circuler n'importe quel matériel sur la ligne.*

Présentation du sous-dossier Zone de Passage Préférentielle par Dorothee LABARRAQUE (Egis rail)
cf. diaporama 41-59 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama.

- Une solution de passage plus au Sud de l'aire d'étude a été étudiée par RFF, conformément à la demande des participants. Le même travail d'analyse que celui réalisé dans l'aire d'étude a donc été effectué. L'analyse des enjeux environnementaux a révélé que les conditions environnementales sont proches de celles de l'aire d'études : présence de zones de captage d'eau potable, hameaux importants le long de la vallée de la Clouère, présence de monuments historiques, d'espaces sensibles type ZNIEFF ou Natura 2000. Par ailleurs, Dorothee LABARRAQUE précise que les possibilités d'extension de l'aire d'études au Sud sont aussi liées aux raccordements possibles sur les lignes existantes Paris-Bordeaux. Un raccordement au droit de Vivonne a été étudié et les résultats montrent que les conditions ne sont pas favorables, notamment en raison d'un temps de parcours supérieur à 10 minutes du raccordement à la gare de Poitiers, ayant pour conséquence un temps de parcours sensiblement supérieur à 2h entre Poitiers et Limoges. De fait, les résultats ont révélé que cette solution était pénalisante d'un point de vue fonctionnel sans apporter d'avantage environnemental. Il a donc été décidé de conserver l'aire d'étude du mois de janvier 2009, qui est également cohérente avec l'option centrale.
- L'objectif de l'étape 1 est de récupérer toutes les données connues à ce stade afin d'éviter toute remise en cause tardive du projet. Les zones de passage évitent les points sensibles de l'aire d'étude avec un nombre important de jonctions permettant un grand choix de combinaisons de passage. Il s'agit de réduire les risques d'apparition tardive de nouvelles données environnementales, humaines ou agricoles structurantes venant remettre en cause des zones possibles de passage. Plus le projet sera avancé, plus les données seront précises et exhaustives.

L'association Poitou-Charentes Nature mentionne qu'il a été reproché à RFF, au cours de la réunion Environnement/Foncier du matin, de hiérarchiser les critères fonctionnalités, coût et environnement en défaveur des critères environnementaux. Elle rajoute qu'il suffit qu'un critère soit favorable sur le plan « fonctionnalités » pour que le critère défavorable au niveau de l'environnement ne soit pas pris en compte. De même, l'association exprime son désaccord sur la définition des zones d'exclusion comme étant la conséquence de la superposition de trois enjeux très forts. Elle regrette le changement de définition en cours de démarche et rappelle qu'il y a un mois, ce classement était la superposition d'un seul enjeu très fort. Elle considère que la concertation est un simulacre et précise que, selon elle, l'étude de possibles raccordements sur la ligne existante Poitiers-Limoges et d'un jumelage à 320 km/h et 270 km/h a été réalisée parce que RFF savait très bien qu'ils étaient impossibles. Par ailleurs, l'association demande à RFF d'expliquer les notions de zones d'exclusion et de zones à éviter. → *Jean-Eric BREDEL stipule que globalement tout est possible techniquement, même le jumelage ou le réalésage d'un tunnel. La différence entre toutes ces solutions se situe au niveau des conséquences en termes d'environnement, de coût et de temps de parcours. De même, les critères environnementaux, fonctionnels et de coût ne sont pas hiérarchisés. La synthèse de ces critères permet de garder l'itinéraire le plus pertinent. Il rajoute que son propos sera largement illustré lors de la prochaine réunion des ateliers. Jean-Marc POUZOLS indique que la demande faite au bureau d'étude est de faire une analyse complète et de documenter les comparaisons entre les solutions de passage envisageables. Il confirme qu'à ce stade, les études transmises sont intermédiaires et ne comprennent pas l'ensemble des données. Ce choix de fonctionnement résulte de la volonté de RFF de faciliter l'appropriation des études par les participants et de favoriser les échanges au fur et à mesure de l'avancement des études.*

L'association Poitou-Charentes Nature indique que RFF a sélectionné les raccordements PB 1 et PB 2 alors même qu'ils avaient obtenu un classement défavorable au niveau des critères environnementaux, assez favorable d'un point de vue fonctionnel et favorable au niveau du coût. C'est donc la preuve que le critère environnemental n'a pas de poids. Elle précise qu'il en est de même avec le raccordement PB 0 classé défavorable par la DIREN. → *Dorothee LABARRAQUE mentionne que RFF a fait sa propre analyse sur le raccordement PB 0 qu'elle compte partager avec la DIREN afin de confronter les avis. Sur les raccordements PB 1 et PB 2, RFF a souhaité pousser l'analyse, malgré un classement environnemental défavorable. Le raccordement PB 3 le plus favorable d'un point de vue environnemental a été conservé malgré des performances en termes de fonctionnalités pénalisantes. Concernant la grille de hiérarchisation, la carte (cf. diaporama page 56) a pour objectif de présenter les points durs environnementaux. Ces points durs se traduisent en zones d'exclusion (zones urbanisées hors bâtis isolées, ou cumul de trois enjeux très forts) et en zones à éviter (un ou deux enjeux très forts ou cumul de trois enjeux forts). La majorité de ces zones sont ainsi situées hors zones de passage.*

Le SDPPR de la Haute-Vienne indique que l'environnement est bien pris en compte par Réseau Ferré de France qui lui a consacré de larges temps d'échanges et débats.

Présentation de Michel PERIGORD, garant de la concertation

- Le garant indique qu'il est professeur à l'université de géographie de Poitiers et qu'il a été contacté quelques jours auparavant pour tenir ce rôle de garant de la concertation territoriale.
- Il précise qu'il n'y a pas, jusqu'à présent, d'exemple de garant post-débat public : il s'agit donc d'une innovation, qui sera bientôt formalisée dans les lois Grenelle. La fonction de garant est donc appeler à se généraliser. Le garant dresse un bilan de la concertation et des actions menées afin d'informer et d'échanger avec le public.

- Il est nommé sur proposition de la CNDP et n'émet pas d'avis sur le fond du projet. Le rôle du garant est d'écouter et de faciliter les échanges. Il agit selon les règles de la CNDP : observation, recours, facilitation. Il veille à l'équilibre des débats, à la transparence, à l'équivalence et à l'argumentaire des positions exprimées.
- Le garant peut intervenir sur le terrain, demander des auditions, contacter des associations ou encore recueillir l'avis d'un expert. Il peut également organiser des points presse ou solliciter les bureaux d'études afin de répondre aux sollicitations.
- Réseau Ferré de France s'est engagé à tout mettre en œuvre pour le bon fonctionnement de la mission du garant : appui secrétariat, mise à disposition d'un boîte mail et postale.
- Réseau Ferré de France a d'ores et déjà transmis au garant deux lettres d'associations : l'une de Poitou-Charentes Nature et l'autre de l'Association de Sauvegarde de la Gartempe. Il indique qu'il a également constaté l'existence d'un collectif contre la Ligne à Grande Vitesse, situé à Guéret.

L'association pour la Sauvegarde de la Gartempe est ravie dans la mesure où elle considère que la présence du garant résulterait plutôt de sa requête auprès de la CNDP. Elle espère que cette dernière remplira pleinement son rôle, à travers lui, dans le cadre d'échanges approfondis.

Monsieur le Maire de la Ville de Limoges espère que le traitement des demandes sera le même, qu'elles concernent des acteurs du Limousin ou de Poitou-Charentes → *Le garant répond par l'affirmatif.*

La DIREN du Limousin demande à quel moment s'arrête le mandat du garant. → *Le garant répond que le mandat s'arrête à l'issue de la concertation, soit au troisième trimestre 2011.*

Présentation des étapes à venir par Jean-Marc POUZOLS

cf. diaporama 61-62 annexé au présent compte-rendu.

L'association Limousin Nature Environnement espère que la présentation des dates, et notamment du Conseil d'Administration de RFF mi-juin 2009 et du comité des financeurs fin juin et début juillet 2009, ne signifie pas que les données environnementales et agricoles cesseront d'être intégrées par la suite. Elle rappelle que d'autres données sont à venir et que les études doivent encore être enrichies. D'autre part, l'association pense que le 2 avril 2009⁽⁷⁾ après-midi ne suffira pas pour étudier la totalité du tracé. → *Jean-Marc POUZOLS précise que la question de l'organisation de l'atelier du 2 avril 2009⁽⁷⁾ n'a pas encore été validée. Il propose, si la durée du travail est incompatible avec les seules heures de l'après-midi, de réserver également le matin. Par ailleurs, il mentionne que l'intégration des données environnementales, agricoles et humaines ne s'arrêtera pas au mois de mai 2009. Cependant, le processus de travail établi par RFF permet d'éviter que toute donnée nouvelle ne remette en cause le travail autour de la définition de zones de passage. Les problématiques majeures doivent être traitées le plus en amont possible. A ce stade, elles ont, dans l'ensemble, été identifiées. Les analyses agricoles seront intégrées en relation étroite avec la Chambre d'Agriculture. Des échanges ont d'ores et déjà eu lieu. Le système de collecte des données est de plus en plus fin.*

L'association Vigilance Saint-Jouvent estime qu'un nombre conséquent d'informations erronées circule sur le projet en dehors des cadres d'échanges et d'informations créés par RFF. Elle rajoute qu'un élu raconte que la zone de passage Nord est d'ores et déjà retenue. Elle demande donc à RFF de communiquer au plus vite avec la presse afin de rectifier des vérités sur le projet.



Jean-Marc POUZOLS clôture la réunion en remerciant les participants et en indiquant que les modalités de la réunion du 2 avril 2009^(*) seront bientôt précisées aux participants.

Fin de la réunion : 16h50

^(*) La réunion de l'atelier thématique « Fonctionnalités et réseaux de transport » est prévue le 2 avril 2009 à partir de 14h. Par contre, la réunion des ateliers thématiques « Environnement et cadre de vie » et « Foncier » a été décalée au 3 avril 2009 à partir de 9h30.