



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Atelier thématique Aménagement du territoire

Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION

Point sur les ateliers thématiques
La Grande vitesse ferroviaire et l'aménagement du territoire

DATE DE LA REUNION

Le 1er décembre 2008

REDACTEUR

N. CAMOUS

PROCHAINES REUNIONS

- Le vendredi 23 janvier 2009 à Limoges

SOCIETES

REPRESENTANTS

TEL / FAX / MAIL

PRES. ABS. DIFF. CONVOCA

Equipe projet

RFF	POUZOLS Jean-Marc					
RFF	DESSESSARTS Aline					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	JIMENEZ Fabien					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
ALGOE	PICARD Grégoire					
MENSCOM	CAMOUS Nicolas					
SETEC ORGA	DE LA MASSELIERE Emmanuel					
SETEC ORGA	HENRIC Jean-François					

Participants à l'atelier

Agglomération de Poitiers	HURTEAU Xavier					
CCI Limoges	LIMOUSIN Jean-Pierre					
CCI Limoges	LAVERGNE Jean-Yves					
CESR Poitou-Charentes	BAUD Jean-Jacques					

Communauté d'Agglomération Brive	PIRES Gilbert				
Conseil Général Corrèze	GEFFRAY Bernard				
Conseil Général Haute-Vienne	CROSNIER Yves				
DRE Limousin SITI	BIROT Dominique				
DRE PC SPAT	LAURENCON Patrick				
Limoges Métropole	BOULEGE Claude				
Mairie de Limoges	PAIN Pascal				
Région Limousin	GANGLER Jacques				
Région Limousin	JARRY Michaël				
SIEPAL	MOREAU Sylvie				
SNCF	FRUCHON Guylaine				

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	DU
CR	MEN	2533	1		16/12/08

Début de la réunion à 14h10.

Jean-Marc POUZOLS remercie les participants de leur présence à cette deuxième réunion de l'atelier thématique « Aménagement du territoire ». Il présente l'ordre du jour de la réunion en précisant que le deuxième temps, consacré à la grande vitesse ferroviaire, sera animé par Emmanuel de la MASSELIERE, du cabinet SETEC. Il indique également que cet atelier comporte une spécificité par rapport aux 3 autres : dans ces derniers (Environnement et cadre de vie, Fonctionnalités et réseaux de transport, Foncier), RFF sollicite les participants sur les études qu'il réalise concernant le projet de LGV. Dans le cas de cet atelier, la démarche est inverse car RFF ne peut être maître d'ouvrage de démarches d'aménagement du territoire qui s'organiseraient pour valoriser l'outil mis en place. Cette spécificité sera évoquée longuement au cours de la seconde partie de la réunion.

Présentation de RFF

cf. diaporama annexé au présent compte rendu.

- Rappel du principe des 4 ateliers thématiques et de leur objectif : construire le programme fonctionnel et établir les zones préférentielles de passage ;
- Le bilan des réunions des 4 premières réunions d'ateliers thématiques en septembre 2008 et des 2 réunions des 17 et 18 novembre, qui montrent notamment que l'atelier « Environnement et cadre de vie » a été le plus mobilisateur ;
- Un retour sur les contributions des acteurs de l'atelier depuis la première réunion (outre les modifications demandées et apportées aux comptes-rendus). Il est notamment précisé que de nouveaux acteurs ont été sollicités, à l'invitation de RFF et que des discussions sont en cours avec le préfet coordonnateur afin de mettre en place un dispositif d'information directe des élus locaux. Les interventions d'experts sont également possibles, avec un calibrage à environ ½ heure comme demandé par Poitou-Charentes Nature ;
- La charte de la concertation a donné lieu à des évolutions sur plusieurs points, visant notamment à :
 - proposer des termes moins contraignants afin que les participants n'aient pas le sentiment de se voir imposer des contraintes ;
 - proposer un délai de transmission des documents 7 jours avant la réunion, comme prévu initialement, mais permettant de donner son avis jusqu'à 7 jours après la réunion, ce qui laisserait finalement 15 jours aux participants.
- des suggestions ont également été faites par certains acteurs, et il a été demandé, et accepté, d'organiser deux séances de réunion plénière afin de permettre aux participants des différents ateliers d'échanger sur les différents thématiques.

Présentation d'Emmanuel de la MASSELIERE, SETEC ORGANISATION

cf. diaporama annexé au présent compte rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama. Les exemples donnés entre parenthèses ressortent de la seule expérience de SETEC et ne peuvent être considérés comme des commentaires de RFF. Les numéros renvoient aux numéros de pages du diaporama.

Le signe « GVF » désigne la grande vitesse ferroviaire.

Première partie (P1 à 25)

- La présentation s'appuie d'une part sur le travail réalisé par SETEC pour le débat public relatif à la LGV Poitiers-Limoges (sur les effets potentiels de la LGV) et d'autre part sur une mission réalisée pour le compte de l'Etat (DRE Limousin). cette dernière étude vise à identifier les stratégies de valorisation du projet, en

partant d'une idée simple mais essentielle : le projet de LGV Poitiers-Limoges n'est pas un projet d'aménagement du territoire en tant que tel et c'est la manière dont les acteurs le valoriseront qui lui donnera ou non cette dimension. En d'autres termes, si les acteurs ne se saisissaient pas du sujet, il ne se passerait rien. 25 années de retour d'expérience en matière de grande vitesse ferroviaire confirment que l'on peut développer à partir de l'infrastructure mais qu'il ne peut rien se passer si les acteurs de l'aménagement du territoire ne sont pas moteurs.

- Au regard des expériences passées, on constate que de nombreuses attentes ont été exprimées, et que si certains projets ont engendré beaucoup de profits en matière d'aménagement (Nantes), d'autres agglomérations paraissent en avoir tiré beaucoup moins de profits (Tours, Macon). Certains territoires mettent en oeuvre des stratégies en rupture avec leur stratégie habituelle compte tenu de l'arrivée du projet (Meuse) ;
- Ces éléments sont également à mettre en regard du contexte de la construction européenne, et d'une Europe des territoires qui se « détachent » des Etats (Ex : Lyon travaille directement avec Dubaï) et dans laquelle les territoires se développent et entrent en relation avec d'autres territoires (Besançon, par exemple, intégrant le « groupe » des territoires classés au patrimoine de l'UNESCO). En tout état de cause, aucun tronçon de LGV ne peut se concevoir seul et doit être regardé à l'échelle européenne. De plus, chaque tronçon a une incidence sur la construction globale du réseau et peut avoir des incidences importantes (ex : Poitiers peut se trouver en concurrence avec Tours dans la perspective d'une liaison européenne Est-Ouest).
- La carte de l'artificialisation des sols (P9) montre :
 - des cas dans lesquels il existe un lien entre développement et infrastructures de grande vitesse ferroviaire (Lyon, Lille) ;
 - des territoires desservis par la GVF et qui ne se sont pas différenciés (Tours, Macon) ;
 - des territoires non desservis par la GVF qui se sont développés (Grenoble, Toulon).

Il n'y a donc pas automaticité.

- Un certain nombre de facteurs sont également à intégrer dans ces évolutions, comme les tropismes sociaux (attractivité des zones ensoleillées, en bord de mer, au sud et à l'Ouest). Parmi ces facteurs d'attractivité, la gouvernance mise en place, notamment avec des acteurs économiques de premier plan (Bonduelle à Lille, Mérieux à Lyon, etc.) est un élément majeur et cet élément se met d'ailleurs en place sur Limoges dans le cadre du projet, ce qui est indispensable au succès de la GVF. Le Mans est notamment un exemple intéressant de ville pour laquelle les acteurs, de différentes orientations politiques, se sont mis autour d'une table pour profiter de l'arrivée de la GVF (tramway, TER) ce qui a notamment eu une importance dans le maintien du siège des MMA au Mans.
- Un certain nombre d'enseignements sont à tirer des expériences passées (P 12-13) : la relativité (la GVF sera la norme demain, ne pas l'avoir sera un handicap, ce qui n'était pas le cas il y a 20 ans), l'amplification des phénomènes (renforcement de dynamiques existantes, comme à Saint-Malo), renforcement des métropoles (Béthune, Lille), nouvelle organisation des territoires (des sièges d'entreprises ayant quitté Besançon pour s'installer à Nancy avec l'autoroute, la coopération Le Mans-Angers), amélioration de la compétitivité (si l'économie est adaptée à l'usage de la LGV : une économie manufacturière chimique par exemple, ne bénéficiera pas de l'effet d'une LGV, ou encore une économie balnéaire n'en profitera pas directement). L'effet d'image est quant à lui au moins aussi important que les autres (certains considérant même que le seul effet des LGV est de modifier la représentation que les territoires ont d'eux-mêmes et de les mettre dans une dynamique positive.)
- Les seuils de reports modaux sont rappelés : 1h30 pour le report de la route vers le rail, et 3h00 pour le report du rail vers l'avion. Cela peut compter dans le choix des acteurs (par exemple, LEGRAND peut-il aller

à Roissy en 3h00 ?). Il est également important de ne pas se disperser et de se concentrer sur des projets majeurs qui soient en phase avec la LGV (ex : du tourisme à haute valeur ajoutée).

- Parmi les exemples donnés (P 16), La Part-Dieu est le cas de la gare nouvelle qui a, à ce jour, le plus profité de la GVF en France.
- Concernant les effets (P 18), on constate une croissance de la mobilité (Paris-Lille + 30 %, Paris- Le Mans + 75 %), pas uniquement due d'ailleurs à du report modal. Les premiers utilisateurs de la GVF sont les Catégories Socio-Professionnelles supérieures (secteurs Etudes, conseils et assistance), l'université, la recherche, etc. Les migrations alternantes en GVF (Vendôme, Le Mans) sont en réalité marginales et, de manière plus globale, il convient de préciser que les masses transportées en TGV ne sont jamais très importantes par rapport aux populations locales (la voiture reste dominante sur Paris –Marseille, avec une part modale de 70 % 2 ans après la mise en service du TGV Méditerranée).
- Les effets d'image sont très importants (P 19). Ils peuvent être négatifs : un réseau grande vitesse conçu par des parisiens, avec des noms (LGV méditerranée, LGV atlantique) qui en sont l'illustration, d'où l'importance de la toponymie (noms des lignes et des gares). Ils peuvent également être positifs : Arcachon a bénéficié d'un effet de la LGV, même si on continue à y aller en voiture, Lille est devenue une ville « européenne » avec seulement une liaison quotidienne Lille-Londres, Marseille a changé d'image, alors que la GVF n'a créé que 1 000 emplois directs, etc.
- Seul un certain type de tourisme (P 20) peut profiter de la GVF, mais une LGV peut changer l'image d'une ville (Bourg-Saint-Maurice).
- Différentes formes de gares (P 21) ont été expérimentées : nouvelles, en centre-ville ou excentrées, gares rénovées..., avec des effets contrastés.
- En tout état de cause (P 25), ces exemples confirment que si les acteurs ne font rien, il ne se passera rien.

Echanges avec les participants au cours de la première partie :

Le Conseil Economique et Social de Poitou-Charentes indique que certains aménagements, comme la gare de Picardie, n'ont pas donné beaucoup de résultats → *Emmanuel de la MASSELIERE confirme que dans ce cas, bien qu'il y ait 3 à 400 000 passagers par an aucun développement autour de la gare n'est lié à la GVF (le développement économique avec une grande zone d'activités est essentiellement dû à la proximité de l'autoroute et de Roissy).*

La Communauté d'Agglomération de Poitiers indique que les gares peuvent être des lieux de nouveaux services, des pôles multimodaux et peuvent répondre à des attentes en matière de services, d'intermodalités, etc. → *Emmanuel de la MASSELIERE confirme que les gares sont de plus en plus conçues comme des lieux d'échanges, que l'on traverse : présence de centres commerciaux, d'affaires, de centres de conférences, etc. (ex : Rovaltain, Le Mans, Marseille), avec parfois des équipements majeurs (Palais des Congrès de Nantes).*

La Communauté d'Agglomération de Poitiers précise, concernant la toponymie, que le nom de la LGV Poitiers-Limoges est jugé restrictif au regard de son rayonnement attendu sur le Centre-Ouest Atlantique.

La CCI de Limoges et de la Haute Vienne indique en tant que représentant des principaux acteurs économiques de la Haute Vienne que pour LEGRAND, le projet de LGV doit avant tout permettre de faciliter l'accès au bassin d'emploi de Poitiers, et passer ainsi d'un bassin de 150 000 à un bassin de 500 000 habitants. Elle précise également que la Creuse, qui était extrêmement réservée sur la LGV (dite « Centrale »), a adhéré à l'association ALTRO, ce qui montre une certaine évolution des mentalités sur ce point. Enfin, le départ de sites militaires à Limoges en 2011 va libérer des espaces importants en centre-ville, et un consensus fort existe pour que le projet génère de la création d'activités qui puisse permettre de valoriser ces espaces.

Deuxième partie (P 26 à P 64) :

- La présentation de la stratégie de l'Etat en matière d'aménagement du territoire s'appuie avant tout sur les conclusions du débat public de 2005. Celles-ci sont rappelées (périmètres, résidences secondaires, etc.) ;
- Les conclusions relevaient notamment à l'époque (P 30) qu'il n'y avait pas d'enclavement ferroviaire de Limoges, mais que le risque d'un enclavement existait à horizon 20 ans alors que d'autres capitales régionales se situeraient alors à 3h00 de Paris. Le projet présentait donc une occasion d'intégrer le territoire limousin dans le réseau national.
- Le projet peut permettre à Limoges d'acquérir un statut de métropole régionale (P 32), d'autant qu'il existe une forte distorsion entre l'image de la ville et la réalité : une ville 3 fois n°1 mondial (électricité basse tension, porcelaine, et race bovine). La GVF est à ce titre une occasion à ne pas laisser passer.
- Le projet peut permettre à Limoges de s'arrimer à la façade atlantique et de constituer un bi-pôle avec Poitiers. Pour Poitiers, l'effet du projet est moins direct mais il pourrait se révéler intéressant si un jour la liaison « ALTRO » est envisagée.
- Depuis ce débat de 2005, certaines choses ont avancé (P 36) en particulier sur l'adhésion des acteurs au projet et la gouvernance collective.
- Sur ces bases, l'Etat a voulu produire un « dire » (P 37) à livrer aux collectivités locales en Limousin. Mais le travail reste à faire sur les autres territoires et l'attente vis-à-vis de l'atelier est précisément que les autres acteurs produisent une stratégie et que l'atelier permette de mettre en synergie ces différents éléments. L'objectif est d'éviter de se trouver avec des projets concurrents. Les participants de l'atelier vont pouvoir prendre la main pour partager le fruit de leurs réflexions avec les autres participants.
- Au regard des conclusions de 2005, (P 41), on constate que la notion de bi-pôle est moins présente, le Limousin ayant ouvert le projet vers d'autres orientations, comme le lien avec Bordeaux. Le regroupement de fonctions à Limoges a renforcé la métropolisation, la question étant alors de savoir comment les autres territoires peuvent profiter de cette concentration (ex : comment la Creuse peut-elle profiter des équipements hospitaliers les plus pointus à Limoges et non à Guéret ?). En tout état de cause, si en 2005, le sentiment était « Limoges contre les autres territoires », aujourd'hui, le sentiment qui prédomine est celui, partagé, de savoir comment profiter du projet. Parallèlement, Brive-la-Gaillarde se sent un peu isolée. Il est également rappelé la nécessité de concentrer les efforts sur 4 ou 5 projets visibles (ex : l'université comme pôle d'excellence).
- Une opportunité (p 43) consiste dans l'évolution démographique : il y aura 75 millions d'habitants en France en 2040 soit 8 millions de plus qu'aujourd'hui. Le Limousin est déjà aujourd'hui en croissance démographique et peut avoir vocation à aménager des territoires attractifs afin d'accueillir, notamment à Limoges, 100 à 150 000 habitants de plus. En termes de structure interne, cela nécessite le renforcement du centre et des ramifications vers la périphérie. Le lien avec la façade atlantique, aujourd'hui accessible depuis la gare Montparnasse, rend la gare parisienne de départ stratégique : Austerlitz n'est pas la gare de la façade atlantique, et c'est là une des questions posées à l'atelier. Il y a également un enjeu à « accrocher » davantage la Creuse. Par ailleurs La Souterraine et Uzerche n'ont pas profité du bon niveau de service de la ligne classique et les conséquences du projet pour ces villes est une des questions posées par l'Etat.
- Les opportunités pour Limoges sont donc nombreuses (P 45-46) et les menaces peu importantes (la dislocation urbaine peut en être une, mais les choses s'organisent déjà aujourd'hui). Le vrai risque serait que la LGV ne se fasse pas.
- L'enjeu pour la Creuse (P 51) est le renforcement de Guéret, pour lequel la LGV peut constituer une opportunité.

- Les enjeux identifiés par l'Etat sont ensuite synthétisés, ainsi que les objectifs et les conditions d'acceptabilité de la stratégie proposée par l'Etat.
- Au regard des différents éléments présentés (P 64), il convient de s'interroger sur la manière dont on organise les réunions suivantes de l'atelier. Deux possibilités sont envisagées (par secteur : développement économique, développement urbain, etc.) ou par échelle territoriale (échelle européenne et nationale – réunion de janvier -, échelle intra-territoriale – réunion de février -, échelle locale - réunion de mars). En tout état de cause, RFF donne maintenant la main aux acteurs et a besoin de réponses concrètes pour construire le service ferroviaire répondant aux attentes : par exemple, s'il y a une perspective de nombreuses résidences secondaires dans la Creuse, des rabattements sont à prévoir.

Echanges avec les participants sur la deuxième partie :

La Communauté d'Agglomération de Poitiers et le **Conseil Economique et Social de Poitou-Charentes** précisent qu'ils peuvent effectivement être intéressés par la liaison « ALTRO », mais si celle-ci part de Nantes et de la Rochelle et qu'elle positionne Poitiers comme nœud ferroviaire.

La DRE Limousin indique qu'elle partage le constat selon lequel la LGV ne suffit pas et que l'objet de la suite de la réunion est de livrer aux participants la vision de l'Etat, cette vision étant centrée sur le Limousin mais intéressant toutes les échelles concernées par le projet.

La Communauté d'Agglomération de Brive-la-Gaillarde se dit en accord avec ce qui a été présenté. Des projets de développement de l'habitat et d'une zone d'activité sont actuellement en cours, ainsi qu'une réflexion sur les transports publics et le rabattement sur la gare, sans compter le projet de la Caserne Brune.

La CCI de Limoges regrette que qu'Aurillac n'ait pas été intégrée, car le projet est pour ses habitants la dernière chance de bénéficier d'un accès à Paris. De plus, Périgueux et Aurillac figurent parmi les plus importants soutiens du projet. Le périmètre d'étude doit donc être étiré en longueur afin d'intégrer ces villes. Concernant Brive, la CCI précise que la ville devra choisir, à un moment donné, entre être un des 4 angles d'un quadrilatère Bordeaux-Toulouse-Clermont-Brive ou bien être au centre d'un dispositif intégrant la LGV. Le bassin à prendre en compte intègre dans les faits 3 millions d'habitants et 900 000 emplois, dont Périgueux qui revendique d'être rattaché à ce projet, ainsi que La Rochelle et Cahors. La carte prise en compte est donc trop limousine. Ce n'est pas un projet d'aménagement régional mais national.

La Communauté d'agglomération de Limoges indique qu'elle n'a pas grand chose à ajouter mais s'étonne de voir citée la réflexion sur un rattachement de l'université à Bordeaux. → *Emmanuel de la MASSELIERE précise que ce n'est pas un constat mais une des questions posées par l'Etat : est-ce suffisant d'être avec Poitiers et La Rochelle ou ne faut-il pas travailler avec l'une des 10 grandes universités du plan Campus ? La question est posée.*

La CCI de Limoges indique que depuis une époque récente, la stratégie d'affrontement entre Poitiers et Limoges est devenue un argument dépassé. A ce titre, le choix entre l'arrivée à Austerlitz ou Montparnasse est un choix entre le passé et l'avenir.

Le Conseil Economique et Social de Poitou-Charentes considère que la carte présentée ne montre pas tous les aspects de Poitou-Charentes. En particulier, les réseaux régionaux existent et fonctionnent bien, entre La Rochelle et Poitiers par exemple. Il faut donc prendre en compte tout Poitou-Charentes. Par contre, il y a beaucoup à faire sur l'attractivité d'Angoulême qui est moins en lien avec Limoges.

La Communauté d'Agglomération de Poitiers souhaite apporter des éléments complémentaires. Le premier concerne l'université : le TGV va reconfigurer les tropismes pour Poitou-Charentes; demain, Angoulême sera à 35 minutes de Bordeaux et Limoges à 35 minutes de Poitiers, ce qui va générer des tiraillements. Il est donc nécessaire de disposer d'éléments complémentaires pour savoir comment développer des logiques de complémentarité et de développement à travers le rapprochement des régions Limousin et Poitou-Charentes. Le second, c'est que le projet va constituer une dorsale Centre-ouest et qu'il convient de voir quels sont les éléments de deuxième niveau à développer pour accompagner la LGV. La liaison Angoulême-Limoges n'est par exemple pas consolidée sur le plan routier, et Angoulême se tourne vers Bordeaux. De plus, La Rochelle/Poitiers/Limoges constituent un pôle universitaire important, et il n'est pas certain qu'il y ait un intérêt à rejoindre le pôle d'une grande université. On pourrait se poser la même question sur le bi-pôle Tours-Orléans. En conclusion, il faut donc élargir les effets opportunités/risques à un territoire plus vaste et intégrer dans la réflexion les effets paliers de deuxième niveau. → *Emmanuel de la MASSELIERE ré-insiste sur le fait que le rattachement de l'université à celle de Bordeaux n'est pas une position de l'Etat mais uniquement un questionnement.*

La CCI de Limoges indique que personne n'a par ailleurs mené de réflexion sur les conséquences du rattachement de Limoges à SEA. → *Emmanuel de la MASSELIERE conclut en disant qu'il serait peut-être intéressant que Poitou-Charentes ait une démarche de réflexion de même nature que celle du Limousin, et qu'il convient alors que quelqu'un la prenne en charge.*

La Communauté d'Agglomération de Poitiers précise qu'une réflexion est menée avec le SGAR Poitou-Charente et le SGARE Limousin, sur ce qui fait la métropolisation dans le Centre-Ouest. Il y a à cet égard peut-être à aller plus loin sur les effets de SEA. → *Emmanuel de la MASSELIERE ajoute qu'il est important de pouvoir disposer d'éléments de réflexion pour la prochaine réunion.*

Le CESR de Poitou-Charentes indique qu'il est difficile de répondre à la demande exprimée aussi rapidement. Les espaces se modifient et les regards également. Aujourd'hui, il y a besoin d'aller voir à l'Est, hors l'agglomération parisienne, et il faut remettre sur la table la relation avec le Limousin. → *Emmanuel de la MASSELIERE demande s'il est possible que les régions présentent leurs SRADT (Schémas régionaux d'aménagement du territoire) et/ou leurs SRIT (Schémas régionaux des infrastructures et des transports). Cela serait nécessaire pour le fonctionnement du groupe de travail.*

La Région Limousin précise que la démarche de SRADT, qui d'ailleurs inclue le SRIT, est en cours, mais elle est en phase de concertation obligatoire et doit aboutir au premier trimestre ou au début du deuxième trimestre 2009. Il pourra alors être présenté. Elle ajoute qu'il serait nécessaire que l'Etat présente également sa stratégie devant le CESR et le Conseil Régional, avant que la collectivité puisse faire part de ses réflexions. Ce serait là une bonne manière de procéder et de réagir. → *Emmanuel de la MASSELIERE répond que cette demande a été formulée par le directeur général de la Communauté d'Agglomération de Limoges la semaine dernière et que la DRE a donné son accord. Il revient ensuite sur la nécessité que Poitou-Charentes et éventuellement Aurillac puissent mener des réflexions de même nature que celle menée par le Limousin.*

Le Conseil général de Haute-Vienne confirme la nécessité de présenter les éléments de l'Etat aux élus avant d'engager la réflexion.

La CCI de Limoges considère que permettre l'accueil de cadres est un vœu difficile à réaliser : il n'y a que 80 entreprises de plus de 100 collaborateurs et seulement 40 si on enlève la distribution et l'automobile. Et les TPE

ou même les PME embauchent peu de cadres. Il faudra en premier lieu étoffer les entreprises (en termes de taille et de chiffre d'affaire) pour qu'elles embauchent des cadres.

La Communauté d'agglomération de Poitiers s'interroge sur l'absence de présentation de la stratégie de l'Etat dans l'étude et se demande si l'évolution des emplois publics dans les domaines de compétences de l'Etat (offre hospitalière, administration, armée, routes nationales, etc.) est prise en compte dans cette étude. En particulier, la question de l'offre hospitalière et la présence de deux pôles est-elle anticipée ? → *Emmanuel de la MASSELIERE lui répond par l'affirmative. Il ajoute que cette réflexion de l'Etat est menée parallèlement aux évolutions en cours, comme les fusions DRE/DIREN et DDE/DDAF. La question sur l'offre hospitalière est quant à elle à poser pour les prochaines réunions.*

La Région Limousin souhaite savoir de manière plus précise quand la présentation par l'Etat sera actée.

La CCI de Limoges indique que le CESR Limousin dispose d'un certain nombre d'études qu'il est envisageable de porter à la connaissance des participants.

La Communauté d'Agglomération de Poitiers déclare disposer probablement d'éléments pour mars-avril, mais l'échéance de janvier lui semble trop courte. De plus, les souhaits des collectivités ne seront pas les seuls éléments pris en compte par RFF pour déterminer les caractéristiques du projet. Le plus important, c'est de savoir comment on amène localement les autres territoires à s'interroger et faire ressortir les questionnements, plutôt que les stratégies pour lesquelles il est peut-être encore trop tôt, et sachant que RFF n'attendra de toutes façons pas les conclusions de toutes les réflexions pour conclure. → *Jean-Marc POUZOLS précise que les grandes lignes du cahier des charges sont fixées mais qu'il y a encore des questions, comme les dessertes TER, qui restent ouvertes. L'important, au-delà de l'étape 1 du projet, est de travailler dans la durée et d'instaurer une dynamique de réflexion et de travail sur la question de l'aménagement du territoire. Il est important de pouvoir commencer à structurer des réponses, qu'il s'agisse de projets lancés ou de questionnements à traiter dans la suite de la réflexion. Emmanuel de la MASSELIERE illustre le propos en indiquant que, par exemple, en mutualisant les demandes limougeaudes et poitevines, on peut peut-être avoir une demande de service sur l'Europe du Nord, ou encore la fréquentation du Futuroscope (1,5 million de visiteurs) peut générer des besoins de réseaux, de relations. Mais à ce jour, les bureaux d'études partent des situations existantes et ne partent pas des stratégies à 15/20 ans, d'où l'importance de disposer de ces éléments.*

La Région Limousin indique qu'elle a déjà rencontré les bureaux d'études et donc déjà exprimé sa stratégie. Il s'agirait donc de représenter ce qu'elle a déjà dit. → *Jean-Marc POUZOLS précise que les éléments demandés aux deux régions concernaient les trafics TER, ou portaient sur des analyses de trafics et les besoins de transport. Cela donne une partie des réponses, mais il s'agit d'éléments très spécifiques qui répondent à des questions techniques. Emmanuel de la MASSELIERE rappelle que ce sont les stratégies des acteurs qui vont déterminer le service et qu'il est important de les partager avec ceux qui sont présents dans cet atelier.*

La Région Limousin demande si toutes les études de RFF sur le projet vont alimenter les ateliers ou si la réflexion est déconnectée de ces études. Le cas échéant, quand connaîtra-t-on le résultat de ces études ? → *Jean-Marc POUZOLS précise que les résultats des études seront restitués dans les ateliers, en fonction de l'avancement de ces dernières. Des réunions plénières permettront de partager entre les différents participants. Emmanuel de la MASSELIERE ajoute que l'on est au début du processus et que le projet n'est pas figé. Les études vont durer 3 ans et ce qui est demandé pour les 4 mois qui viennent, c'est de poser des questions au débat comme le fait l'Etat, et de savoir ce que l'on fait ensuite de tous ces éléments. Par exemple, la dimension*

européenne du SRADT peut avoir intérêt à être présentée, même si elle n'est pas finalisée. Cela peut permettre d'identifier des choses.

La Communauté d'Agglomération de Poitiers estime qu'il y a un intérêt partagé à avoir des regards croisés mais que l'idée à retenir est plutôt de faire émerger des questionnements et d'avoir des retours sur ces questionnements. Il s'agirait donc plus de formuler des questionnements d'intérêts communs plutôt que de présenter des stratégies des uns ou des autres.

Le CESR Poitou-Charentes indique que cette approche pose les choses de manière moins problématique à l'horizon du printemps 2009. → *Jean-Marc POUZOLS et Emmanuel de la MASSELIERE font part de leur accord sur cette proposition de formulation de questionnements, étant entendu que certains acteurs peuvent apporter des éléments de réflexion plus aboutis que d'autres. Cela n'est absolument pas grave pour l'avancement de la démarche.*

La Région Limousin indique qu'elle regardera ce qu'elle peut envisager dans le délai imparti par le protocole.

La Communauté d'agglomération de Poitiers se dit en phase avec la démarche, même si les temporalités ne sont pas les mêmes. **Les communautés d'Agglomération de Limoges et de Brive-la-Gaillarde** se déclarent prêtes à accompagner la démarche.

Le SIEPAL précise que les études sont en cours et que la prise en compte de la LGV est récente. Le PADD est actuellement en discussion.

La CCI de Limoges s'interroge sur la prise en compte des contributions des villes périphériques, qui peut se révéler plus difficile à agréger à ce type de démarche. Par exemple, pour Aurillac, une des conditions de soutien à la LGV est de maintenir la ligne Aurillac-Brive. Ce point serait à faire exprimer par les gens d'Aurillac.

Prochaine réunion :

La date de la prochaine réunion est fixée au 23 janvier, de 10h00 à 13h00 à Limoges. Une des réunions suivantes sera organisée à Brive ou à Tulle. Par ailleurs, il est précisé que SETEC (Jean-François HENRIC) prendra contact avec les participants dans la perspective de la prochaine réunion, afin de travailler à la possibilité de produire des questionnements. Emmanuel de la MASSELIERE rappelle que l'idée est d'enclencher un mouvement et qu'il faut sortir de cette réunion en étant bien conscient qu'il faut que les acteurs agissent, sinon rien ne se passera. Rapportant les propos de Robert MAUD (DRE Limousin), il conclut en indiquant que si le projet est inscrit au Grenelle, c'est que l'on a su montrer que ce n'était pas qu'une infrastructure mais un projet de développement. C'est cette dimension qui est à écrire pour les mois qui viennent.

Fin de la réunion à 17h20.