



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Atelier thématique Aménagement du territoire

Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION

Présentation de la structure du dossier de l'étape 1
 Rappel des effets de la Grande vitesse ferroviaire
 Echanges autour de quatre grandes thématiques :
 l'articulation entre le Limousin et la façade atlantique,
 la construction d'un système métropolitain,
 l'inscription métropolitaine de Limoges.

DATE DE LA REUNION

Le 23 janvier 2009

REDACTEUR

D. DUPRE

PROCHAINES REUNIONS

- Le mercredi 18 février 2009 à Brive

SOCIETES

REPRESENTANTS

TEL / FAX / MAIL

PRES. ABS. DIFF. CONVOCA

Equipe projet

RFF	ROUSSEAU Richard					
RFF	POUZOLS Jean-Marc					
RFF	HUGOT Christophe					
ALGOE	PICARD Grégoire					
MENSCOM	DUPRE David					
SETEC Organisation	DUBOS François					
SETEC Organisation	HENRIC Jean-François					

Participants à l'atelier

Agglomération de Limoges Métropole	RODET Alain					
Agglomération de Limoges Métropole	BOULEJE Claude					

Agglomération de Poitiers	HURTEAU Xavier					
ALTRO	CANIAUX Michel					
CCI Dordogne	MARTINET Jean-François					
CCI Limousin	LIMOUSIN Jean-Pierre					
Conseil Général de la Corrèze	GEFFRAY Bernard					
Conseil Général Haute-Vienne	PEROL-DUMONT Marie-Françoise					
Conseil Général Vienne	PERRACHON Franck					
Conseil Régional du Limousin	VANDEBROUCKE G.					
Conseil Régional du Limousin	BARLOGIS Olivier					
Conseil Régional du Limousin	GERAUDIE Ludovic					
Conseil Régional Limousin	JARRY Mickael					
Conseil Régional Limousin	GANGLER Jacques					
Direction Régionale de l'Équipement du Limousin	BIROT Dominique					
SNCF	FRUCHON GUYLAINE					
MEDEF	GUIBERT Philippe					
SIEPAL	MOREAU Sylvie					
Université de Limoges	POUMEROULY Daniel					
Ville de Guéret	DAMIENS Jean-Bernard					
Ville de Limoges	MARTIN Eric					
Ville de Limoges	FOURGUAUD Frédéric					

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	DU
CR	MEN	2547	2		25/02/2009

Début de la réunion à 10h15.

Jean-Marc POUZOLS remercie les participants de leur présence à cette nouvelle réunion de l'atelier thématique Aménagement. Il présente l'ordre du jour de la réunion en exposant, en premier lieu, l'état d'avancement de l'élaboration de la charte de concertation.

Présentation de RFF

cf. diaporama annexé au présent compte rendu.

- Charte de la concertation : une nouvelle version de la charte a été transmise à la CNDP, laquelle a également été rencontrée. Le principe d'un garant est par ailleurs confirmé suite à la suggestion faite par la CNDP. Ce garant attestera que le fonctionnement prévu par RFF est bien mis en place. Ce garant sera également un recours pour les participants et les acteurs de la concertation et rendra compte à la CNDP ;
- Il est envisagé de produire 3 documents à la fin de l'étape 1 : le programme fonctionnel (document approuvable par le Comité des Financeurs), le bilan de la concertation (destiné à tracer les échanges et le fonctionnement des ateliers) et le dossier de l'étape 1. L'objectif du dossier d'étape 1 est de présenter le projet et les options retenues dans un document compréhensible et lisible, et dont le contenu soit le moins possible une découverte pour les participants. Ce contenu sera donc constitué de sujets qui auront préalablement été présentés et discutés, au fur et à mesure de l'avancement, au cours des réunions d'ateliers. Ces réunions sont donc en quelque sorte l'occasion de prendre connaissance des « briques » qui seront ensuite assemblées, après échanges avec les participants, pour constituer le dossier, sous une forme pédagogique et facilement accessible. Le dossier sera présenté au fur et à mesure de sa constitution et une partie de ce dossier sera présentée à la réunion plénière du mois de mars. A partir d'une transmission de parties complètes du dossier, les participants auront plusieurs semaines pour réagir, contrairement aux éléments et documents de travail qui permettent les échanges en réunions.

Présentation du planning de l'atelier par Jean-François HENRIC (SETEC Organisation) et des enjeux proposés à l'échelle interrégionale par François DUBOS (SETEC Organisation)

cf. diaporama annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous s'attachent à retranscrire les commentaires complémentaires au diaporama (diaporama pages 1 à 11)

- Il est envisagé d'analyser en quoi la Grande Vitesse Ferroviaire rentre en résonance avec le développement actuel des territoires et d'observer en quoi des projets d'aménagement du territoire et les échanges et coopérations sur ces projets peuvent influencer sur la programmation de la LGV ;
- Les enjeux interrégionaux de la LGV sur l'aménagement et le développement des territoires se mesurent par les répercussions de l'aire d'influence de la LGV sur les territoires extérieurs (territoires avoisinants France et Europe). Ces effets, c'est-à-dire ceux qui auront un impact direct sur le développement des territoires, concernent principalement les espaces situés à une heure des principales gares desservies : Poitiers, Limoges et Brive et à quinze minutes pour les autres villes telles que Périgueux, Tulle, Aurillac, Cahors. Pour les autres territoires, l'apport de la LGV se mesurera plus en terme d'amélioration de l'accessibilité ;
- La Grande Vitesse Ferroviaire n'a pas un effet direct sur le développement des territoires. Les effets sont conditionnés à deux facteurs : le développement des services ferroviaires (niveau de fréquence, adaptation des horaires, correspondances, etc.) et la préparation et l'anticipation des territoires sur les projets d'aménagement, sur la réorganisation des transports et sur la gouvernance ;

- Un autre effet de la LGV est l'interconnexion avec le réseau national et européen. Cette interconnexion facilitera les flux pour certaines catégories socioprofessionnelles comme le tertiaire supérieur ou encore permettra le développement du tourisme d'affaires, à condition qu'il soit accompagné de projets structurants ;
- Les effets de la Grande Vitesse Ferroviaire posent la question de la stratégie globale de développement et du positionnement des territoires les uns par rapport aux autres. Elle interroge donc les territoires sur leur capacité à créer des dynamiques collectives et des projets fédérateurs. Il convient donc, pour bénéficier de cette Grande Vitesse Ferroviaire, de créer une fédération de territoires avoisinants et de développer un certain nombre de coopérations ;
- Sur Poitiers, ces effets sont plus complexes à mesurer étant donné que l'on ne peut distinguer les effets liés à la LGV Sud Europe Atlantique et ceux liés à la LGV Poitiers-Limoges. Ils interfèrent donc uniquement dans sa relation avec Limoges ;
- Le Limousin fait ressentir un besoin d'inscription dans un ensemble européen plus vaste et dans les flux d'échanges économiques. Le territoire privilégié pour des coopérations est principalement la façade atlantique. Il s'agit alors d'examiner précisément les cibles (Nantes, Bordeaux, côte Vendéenne, etc.) et les projets partenariaux engagés ou à engager. L'objectif est, aujourd'hui, de connaître les apports et les projets pour parfaire l'inscription de la LGV sur les territoires.

Monsieur le Président de l'agglomération de Limoges précise qu'il a l'impression que les sujets abordés sont identiques avec ceux du débat public de 2006. Les enjeux et les effets de la Grande Vitesse Ferroviaire sont d'ores et déjà connus. Toutes les agglomérations qui ont obtenu une desserte TGV ont connu un accroissement démographique. Le problème des territoires, par exemple en matière universitaire, est de bâtir un ensemble solide entre Limoges, Poitiers et La Rochelle. Ce n'est à l'évidence pas la peine de revenir sur les bénéfices territoriaux de la Grande Vitesse Ferroviaire. → *Richard ROUSSEAU* précise que le débat public a permis d'élargir le cercle des effets de la Grande Vitesse et de ne pas uniquement se cantonner à Limoges et à Poitiers. Il indique également que RFF revient sur ces enjeux afin de montrer que le débat public a permis de créer les conditions d'une inter-régionalité et de sortir du Limousin.

Un participant souligne que la présentation de RFF donne le sentiment que des coopérations avec la façade atlantique vont pouvoir débiter avec la Grande Vitesse alors qu'elles existent d'ores et déjà depuis longtemps. La Grande Vitesse permettra sans doute de les renforcer et de les développer. → *Jean-François HENRIC* répond qu'il s'agit simplement de connaître les besoins des territoires en matière de connexion. Il s'agit de savoir si l'on crée un bipôle Poitiers-Limoges ou si l'on s'inscrit dans des stratégies de coopérations plus larges. La question du type de coopération est posée afin de développer une offre de services ferroviaires cohérente répondant aux enjeux des territoires.

La Région Limousin estime qu'il ne s'agit pas de revenir sur ce qui a été acté au terme du débat public. Les intérêts de la LGV sur les territoires ne sont plus à démontrer. Il souligne que la LGV constitue pour la troisième agglomération du Sud-Ouest (Limoges), un outil d'intégration dans le réseau européen et dans les flux d'échanges économiques vers Paris, Strasbourg ou encore l'Europe du Nord (Bruxelles, Londres, etc.). 30% de la population française sera accessible en moins de 3 heures. Il s'agit de rétablir une « justice territoriale » en permettant de constituer des territoires attractifs pour de nouvelles populations. La LGV permet de structurer des complémentarités avec la façade atlantique et entre Poitiers et Limoges. Ces complémentarités répondent à une demande, par exemple, en terme universitaire. Le Limousin constituera également un centre de diffusion vers Périgueux, Cahors ou Rodez. La concentration des activités économiques sur Limoges et Brive est une réalité, d'autant plus que l'agglomération de Limoges représente un tiers de la population régionale. Il convient

pour la Région de repenser les partenariats et de rechercher l'équilibre économique des territoires. L'implication de la Région est indispensable pour bénéficier pleinement des effets de la LGV : amélioration des dessertes vers Guéret, de la ligne existante Poitiers-Limoges et, plus généralement, optimisation du réseau TER, création de véritables pôles d'échanges multimodaux, etc. A cet effet, la gare de Limoges Bénédicins est un atout en tant que véritable nœud d'échanges intermodaux.

Le contexte est également favorable dans la mesure où une réflexion est menée par la Région dans le cadre du schéma régional d'aménagement durable : cette réflexion a mobilisé plus de 2000 interlocuteurs. La Région souligne donc l'intérêt d'anticiper et d'aller vite dans le montage de projets structurants.

(voir présentation de la Région Limousin)

Monsieur le Président de l'agglomération de Limoges souligne qu'il faut mesurer l'importance de cette LGV par rapport au contexte actuel de crise économique et financière majeure. La LGV fait partie d'un nécessaire investissement dans des infrastructures pertinentes pour faire face à la crise. L'agglomération fait part de son inquiétude suite aux échanges de l'atelier Environnement et Foncier du 20 janvier 2009 : si les enjeux environnementaux sont importants, ils ne doivent pas remettre en cause l'avancée du projet. Il précise qu'il a eu trois réunions à Bordeaux sur la LGV SEA dans lesquelles le Limousin a parlé d'une seule voie en déclarant que la LGV SEA constituait une réponse face au contexte conjoncturel actuel. Le projet a également d'autres avantages : il dessert les centres-villes et la Région a une réelle stratégie d'aménagement pour diffuser au mieux la grande vitesse. Il rappelle enfin que le Sud-Ouest de la France a trente ans de retard en matière d'infrastructure.

Madame la Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne mentionne également son trouble au regard des échanges de l'atelier environnement du 20 janvier 2009. Les grands enjeux et l'opportunité du projet ont été débattus lors du débat public et il convient maintenant de ne plus revenir dessus. Elle demande à ne pas cumuler les réunions. Elle souligne par ailleurs que le Premier Ministre a incité les élus à investir massivement, lors d'une rencontre à Paris sur le projet. Cet investissement est devenu une priorité des élus des principales collectivités du Limousin. → *Richard ROUSSEAU précise que RFF est soumis à un dispositif réglementaire de concertation et que vouloir aller trop vite sur ce type de projets peut avoir l'effet inverse. Il explique qu'il a déjà vu des projets à plus petite échelle prendre un an de retard parce la concertation était simplifiée. Il insiste donc la nécessité de respecter les règles afin de ne pas faire prendre de retard au projet.*

La Région Limousin demande à RFF l'échéance de mise en service du projet. → *Richard ROUSSEAU estime que la LGV est techniquement réalisable pour 2016-2017. Il précise également que RFF a pour objectif de mener les études et la concertation en trois ans, au lieu de sept ans habituellement sur des projets de cette envergure, ce que certains reprochent à RFF. Il souligne que, par rapport au débat public, RFF propose de reprendre les conclusions du débat public, qui ont été partagées, et de les adapter aux éléments nouveaux du contexte grâce à des temps d'échanges. Par ailleurs, en terme d'aménagement, RFF cherche à intéresser les financeurs et à leur montrer que les investissements effectués peuvent profiter des effets de la LGV.*

Madame la Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne précise que si les collectivités engagent des fonds publics, c'est qu'elles savent qu'il y aura un retour sur investissement.

Un participant rappelle la nécessité d'investir très rapidement sur la LGV afin que les acteurs locaux s'engagent de leur côté dans des investissements d'accompagnement.

Madame la Présidente du Conseil Général de la Haute-Vienne précise que les conclusions du débat public et la décision de RFF de poursuivre la réalisation de la LGV Poitiers-Limoges sont confortées dans un contexte de crise économique majeure. → *Jean-François HENRIC précise qu'il a bien entendu le fait que les acteurs avaient d'ores et déjà actés les enjeux de la LGV et que le contexte actuel de crise économique renforçait le projet dans son caractère d'urgence. Il demande aux acteurs quelles sont les améliorations souhaitées dans la prévision de la réalisation de la LGV.*

La ville de Guéret indique qu'elle apprécie la démarche de la Région dans la recherche d'une vision globale du territoire et dans son engagement fort sur l'amélioration de la ligne Limoges-Guéret. Elle regrette néanmoins que les travaux sur la ligne Limoges-Guéret soient différés. → *Richard ROUSSEAU répond qu'avec le cumul du CPER et du plan Rail du Limousin, des engagements forts ont été pris dans un programme de rénovation des lignes s'élevant à 118 millions d'€. Dans un souci d'échelonner au mieux ce programme lourd, les améliorations sur la Ligne Guéret-Limoges ont été repoussées à 2010. La ligne existante Poitiers-Limoges bénéficie par ailleurs d'un programme de rénovation depuis 10 ans et Saint-Sulpice-Guéret a été acté au CPER. Le Conseil Régional a donc engagé un ensemble de programmes de rénovation de grande ampleur qui intéresse l'ensemble des départements de la Région.*

L'agglomération de Poitiers déclare soutenir l'agglomération de Limoges et réaffirme le caractère urgent de la réalisation de la LGV comme réponse à un contexte de crise économique. Il précise que la LGV Poitiers-Limoges est un élément majeur d'aménagement qui dépasse très largement Poitiers et Limoges. La Grande Vitesse permettra une ouverture sur la façade atlantique mais également sur l'Europe et le Rhône. Il rappelle que le projet de loi Grenelle envisage un barreau Est-Ouest. La réalité actuelle des flux entre Limoges et Strasbourg ou Lyon est faible mais l'offre peut venir renforcer une demande et les collectivités devront l'anticiper. → *Jean-François HENRIC interroge les acteurs sur leur intérêt dans un rapprochement avec la façade atlantique.*

L'Université de Limoges précise qu'elle adhère complètement à ce que viennent d'indiquer les élus. Elle précise que des stratégies de coopérations en termes d'enseignement et de recherche se font jour entre les universités de Poitiers, Limoges et La Rochelle et deux écoles d'ingénieurs, l'ENSCI de Limoges et l'ENSAM de Poitiers, et que les temps de parcours actuels et les contraintes associées constituent un réel inconvénient. Elle fait part de ses inquiétudes sur la faisabilité des projets partenariaux universitaires, aux regards des délais de mise en service de la LGV.

Un participant souligne que cet inconvénient des délais de mise en service affecte également le milieu économique. → *Jean-François HENRIC précise que des progrès ont tout de même été réalisés sur la ligne existante Poitiers-Limoges. Richard ROUSSEAU rajoute que, par la route, le temps de parcours entre Poitiers et Limoges est de 2h à 2h30 et que lorsque les travaux sur la ligne classique Poitiers-Limoges seront terminés fin 2009, le temps de parcours en train sera réduit à 1h35. L'offre est donc sensiblement amélioré même si elle ne règle pas le problème des temps de parcours jusqu'à La Rochelle.*

Jean-François HENRIC interroge alors les acteurs sur les besoins concrets de l'université par rapport à la LGV Poitiers-Limoges et se demande en quoi la future LGV améliorera les stratégies de partenariat mises en œuvre à l'heure actuelle.

L'université de Limoges précise que cela concerne tant la mobilité des étudiants que la survie des universités qui ont besoin de se regrouper autour de thématiques d'enseignements et de recherches afin de se développer par rapport à d'importants pôles universitaires comme Bordeaux ou Paris.

La Région Limousin souligne qu'il y a des intérêts communs au rapprochement entre Poitiers et Limoges, avec de nouvelles possibilités de coopérations. Les deux agglomérations ont tout intérêt à se forger une coopération plus étroite.

Le Président de la CCI du Limousin estime qu'il ne faut pas s'enfermer dans un strict intérêt pour Poitiers et Limoges. La LGV permettra une meilleure liaison entre le Massif Central et la façade atlantique. La CCI préconise de parler d'un projet centre atlantique ayant un rayonnement sur un bassin de population beaucoup plus important et juge primordial de réfléchir à des stratégies de concentrations de trafics vers Brive, Tulle, Rodez, Périgueux et Aurillac.

La CCI de la Dordogne rejoint la CCI du Limousin et estime qu'il est vital pour Périgueux de profiter des effets de la LGV. Elle précise que la CCI a mené une enquête auprès des entrepreneurs. Les résultats soulignent que la préoccupation principale des entrepreneurs est la liaison avec Paris. Elle souligne également que la Dordogne étant très touristique, le tourisme local devrait également bénéficier de la LGV. Elle rappelle également que la Région Aquitaine a inscrit la ligne Périgueux-Limoges dans son schéma d'aménagement, ce qui montre que le regroupement des intérêts de chacun fait avancer un projet.

Le MEDEF de la Creuse confirme cette nécessité de faire corps autour du projet.

L'association ALTRO précise qu'elle va prendre contact avec ses membres de la façade atlantique (Nantes, La Rochelle, etc) et d'autres villes (Cholet, Tour, etc.) afin qu'ils s'expriment sur les nouvelles perspectives de coopération avec les Régions Poitou-Charentes et Limousin. Ces perspectives pourraient s'avérer utiles dans la recherche de renforcement des dessertes. Le lien entre Limoges et Nantes, La Rochelle doit être visible et lisible, la LGV ne peut pas se limiter au seul rapprochement avec Paris.

Le MEDEF de la Creuse confirme qu'il ne faut pas réduire la LGV Poitiers-Limoges à un rapprochement vers Paris. Le projet permet également de se rapprocher de l'Espagne. → *Jean-François HENRIC reconnaît qu'il n'y a pas simplement une logique territoriale au projet. Il convient de voir comment les acteurs peuvent faire évoluer le niveau de service rendu et les dessertes dans le temps. Des objectifs à court, moyen et long terme sont sans doute à concevoir.*

Le MEDEF de la Creuse estime qu'il ne s'agit pas d'un phasage dans le temps mais que le projet permettra, dès la mise en service, un rapprochement avec l'Espagne.

La Région Limousin précise qu'il s'agit avant tout d'une intégration spatiale dont l'enjeu est le périmètre de cette intégration. Il s'agit de réfléchir aux coopérations intéressantes à mettre en place en dehors des deux Régions Poitou-Charentes et Limousin. Elle précise que les liens avec la façade atlantique ne sont pas simplement ceux avec La Rochelle mais également avec Nantes, Bordeaux, Rennes et avec l'Espagne et le Nord de l'Europe. C'est une véritable réflexion à engager pour développer un ensemble de coopérations stratégiques en Europe. Les coopérations ne doivent pas s'échelonner dans le temps mais être engagées en même temps, dès la mise en service. → *Richard ROUSSEAU convient du fait qu'il faut nourrir le dossier avec un ensemble de coopérations et prend l'exemple du TGV Rhin-Rhône, premier TGV ne reliant pas Paris, qui a permis d'engager des nouvelles stratégies de développement en réseau entre les « acteurs provinciaux ». La LGV Poitiers-Limoges s'inscrit pleinement dans cette démarche de raccordement à un ensemble de réseaux. Le Limousin a une opportunité pour s'inscrire dans des réseaux européens.*

Le MEDEF de la Creuse souligne que le projet constitue une opportunité pour développer des réseaux vers l'Est de la France, et plus particulièrement Strasbourg ou Lyon. A l'heure actuelle, l'état du réseau ferroviaire ne permet pas de faire Limoges-Lyon dans de bonnes conditions.

La Région Limousin estime qu'il y a des bénéfices inhérents au projet, comme, par exemple, la diminution des temps de parcours vers Paris ou vers l'Espagne, et des bénéfices sous-jacents réclamant un effort d'investissement supplémentaire, essentiellement constitués des dessertes, comme par exemple pour rejoindre La Rochelle.

La Ville de Limoges rappelle qu'il existe d'ores et déjà des partenariats forts engagés avec la façade atlantique : Limoges participe à la conférence des villes de l'arc atlantique qui regroupe des villes du Portugal, de l'Espagne de l'Irlande et de l'Angleterre. Cette conférence des villes de l'arc atlantique illustre bien la volonté de s'inscrire dans des réseaux internationaux et de dépasser les coopérations entre Poitiers et Limoges. Par ailleurs, la ville de Limoges est le chef de file des capitales de la céramique regroupant différentes métropoles européennes. Il y a donc une réelle volonté d'ouverture sur l'Europe.

La Région Limousin précise également que la conférence des Régions de l'arc atlantique existe également et que la Région Limousin en fait partie.

Jean-François HENRIC demande alors aux participants le type de fonctionnalité attendue sur la ligne nouvelle en terme de dessertes, de fréquences, etc.

L'association ALTRO souligne que l'association va mener une étude sur les dessertes au départ de Limoges sur La Rochelle, Bordeaux et Nantes. → *Jean-François HENRIC demande l'échéance de réalisation de l'étude.*
L'association ALTRO précise qu'il faut que les différents membres se rencontrent sur ce sujet.

L'Université de Limoges indique que des liaisons directes Limoges-La Rochelle et Limoges-Bordeaux modifieront considérablement la situation actuelle. Elle rappelle qu'il est important pour Limoges d'obtenir une liaison directe vers ces villes. → *Richard ROUSSEAU entend que des liaisons plus directes vers La Rochelle constitue une nécessité pour l'université. Il se demande en quoi le projet pourrait également enrichir d'autres projets de coopération, tels que des coopérations hospitalières ou encore le développement de complémentarités dans la programmation d'équipements sportifs et culturels structurants. Il estime nécessaire d'obtenir des contributions et des apports de réflexion par les acteurs locaux.*

L'agglomération de Poitiers estime que les stratégies de développement doivent être lisibles par tous, et notamment celle de l'Etat en termes d'infrastructures hospitalières et routières. Elle rappelle que les infrastructures routières sont des compléments indispensables à une LGV et souligne qu'il y a une dynamique impressionnante d'acteurs autour du projet et sur un périmètre bien plus large que Poitiers et Limoges. La demande collective des acteurs est donc de disposer d'une offre ferroviaire qui permette d'accentuer encore les perspectives de partenariat. Elle ajoute que plus il y aura de fréquences de TGV[®] sur la ligne et de dessertes judicieuses et plus les acteurs locaux seront satisfaits.

La CCI de la Dordogne présente les obstacles rencontrés par les entreprises du département et notamment l'absence d'acheteurs potentiels en raison des difficultés rencontrées pour se déplacer en Dordogne. Elle indique que les acheteurs doivent pouvoir faire un aller-retour en Dordogne dans la journée.

Le président de la CCI du Limousin souligne qu'il y a une volonté actuelle d'inverser la tendance de repli du Limousin constatée ces dernières années et qu'il convient de rétablir au plus vite les synergies perdues.

La Région Limousin estime qu'un travail d'anticipation de l'arrivée de la LGV est mené par les acteurs et assure qu'une LGV est un excellent outil de développement à condition que son intégration ait été préparée par une amélioration des dessertes TER, le développement de l'intermodalité et des aménagements structurants. Il indique, par exemple, qu'il y a des réflexions au niveau de l'agglomération de Limoges sur le devenir des bâtiments militaires bientôt disponibles suite à la restructuration des armées. Elle conclue en précisant que chaque collectivité doit réaliser ce travail avant la mise en service de la LGV.

L'association ALTRO précise qu'il convient de s'interroger avant tout sur le niveau de service rendu avant de réaliser un travail technique et indique que ce travail permettra de conclure les débats actuels sur l'intérêt de la voie unique. → *Jean-François HENRIC demande aux participants le type de coopérations concrètes qui existent avec la façade atlantique.*

La Région Limousin rappelle que les projets d'autoroute de la mer doivent s'inscrire dans des projets intermodaux plus globaux. La LGV s'inscrit dans cette recherche de cohésion.

L'université de Limoges souligne qu'il existe un réseau de coopération entre les universités de Limoges, Poitiers, La Rochelle, Nantes et Rennes et que l'université de Limoges entretient de bonnes relations avec Bordeaux. L'université de Limoges a une zone d'attraction avérée vers l'Ouest et la façade atlantique, ce qui n'est pas le cas avec l'Est (Clermont-ferrand, Lyon, etc.). Le raccourcissement du temps de parcours vers la façade atlantique mais également vers Paris favorisera donc les coopérations de recherche et d'enseignements entre les universités. → *Jean-François HENRIC demande si l'idéal serait de concevoir au cours d'une même journée des cours à Poitiers et à Limoges.* **L'université de Limoges** indique que l'idéal pour les étudiants serait de pouvoir faire un aller-retour dans la journée avec un retour pour 17 heures. Pour les enseignants, un aller-retour pour Paris dans la journée serait appréciable.

L'association ALTRO précise que le minimum en terme de niveau de service est de prévoir au moins quatre départs dans les deux sens pour les relations à destination de Nantes, La Rochelle ou Nantes : un le matin pour venir travailler, un en fin de matinée pour aller déjeuner, un en début d'après-midi pour rentrer chez soi après le déjeuner et un le soir pour rentrer chez soi. Par ailleurs, les seules relations avec Paris ne pourront pas donner une desserte satisfaisante Poitiers-Limoges en revenant à une situation pré-régionalisation où c'était le train de Paris qui assurait la desserte régionale. Dans ce cas, en imaginant que le premier train Paris-Limoges soit celui ne marquant pas l'arrêt à Poitiers, il faudrait alors attendre le second passant vers neuf heures pour avoir la première relation Poitiers-Limoges de la journée. Pour que cette LGV soit un outil de rapprochement entre les deux capitales, il faut donc une desserte autonome que pourraient offrir des relations Limoges-Nantes, Limoges-La Rochelle et La Rochelle-Bordeaux.

La SNCF estime qu'il est encore trop tôt pour concevoir les fréquences, même si des études menées lors du débat public avaient estimé qu'il y avait le potentiel sur la ligne pour 11 ou 12 aller-retour dans la journée.

Un participant souligne que l'opinion publique est en attente de signaux forts et que l'infrastructure va générer une demande et des besoins en termes de services. Il précise toutefois qu'à ce stade du projet l'heure de départ



et d'arrivée des TGV[®] n'a pas de sens. Il faut au contraire montrer à l'extérieur que les territoires attendent la LGV.

Monsieur le Président de la CCI du Limousin considère qu'il faut que la Région Limousin récupère les potentialités de déplacements dont elle disposait autrefois. Elle donne l'exemple d'un groupe étranger qui n'a pas pu investir dans la région, faute de possibilités de déplacements sur une même journée.

L'agglomération de Poitiers souligne que les Régions Poitou-Charentes et Limousin, qui représentent un bassin de 900 000 emplois et de 3 millions de personnes, doivent s'intégrer dans le corridor européen de flux d'échanges économiques.

Un participant rappelle que les politiques d'aménagement tendent à se centraliser sur Paris. Les territoires du Limousin et de Poitou-Charentes sont favorables à une stratégie alternative de développement de réseaux entre métropoles provinciales, qui constituerait une concurrence à l'hypertrophie parisienne. L'ensemble des champs possibles de coopération (santé, université, économie, etc.) ne demande qu'à développer cette logique de réseau dont la LGV constitue un préalable indispensable. L'Etat doit également donner une chance aux territoires et répartir ses fonctions opérationnelles.

L'université de Limoges estime que l'ensemble des diagnostics ont été réalisés en terme d'aménagement. L'urgence réside dans la prise de décisions politiques.

La Région Limousin indique qu'il faut maintenant une synthèse de tout ce qui a été dit par les acteurs au cours des ateliers puisque l'ensemble des idées et des propositions ont été faites par les acteurs à RFF.

Monsieur le Président de la CCI du Limousin s'interroge sur la véracité de la stratégie de reconquête du Sud-Ouest par l'Etat. Elle estime que les entreprises du Limousin ont besoin d'un bassin de recrutement beaucoup plus large que l'unique bassin de Limoges et de Poitiers. Elle précise qu'il en est de même avec les agglomérations de Rodez ou de Cahors qui sont sur les mêmes logiques de développement que Poitiers et Limoges.

Jean-Marc POUZOLS clôture la réunion en précisant que RFF est conscient que le projet est attendu par les territoires et précise que RFF engage un travail de justification de l'intérêt public du projet. Il demande aux acteurs de porter ce message sur les territoires, avant le choix d'une zone préférentielle de passage et l'enquête publique. Il rappelle aux participants la nécessité de s'assurer que les dynamiques complémentaires au projet s'enclenchent correctement afin de pouvoir certifier aux financeurs que les territoires ont une véritable stratégie d'accompagnement de la LGV.

Jean-François HENRIC rappelle aux participants que SETEC Organisation prendra contact avec eux prochainement afin de récolter des informations sur les projets des acteurs et d'enrichir le dossier de fin d'étape 1. Il précise également que le prochain atelier se tiendra le Mercredi 18 février 2009 à Brive et sera consacré aux enjeux de la LGV à l'échelle régionale.

Fin de l'atelier : 12h10