



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Atelier thématique Fonctionnalités et réseaux de Transport

Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION	DATE DE LA REUNION
Présentation du dispositif des études engagées Présentation-discussion autour de la démarche de concertation et des ateliers de travail Présentation-discussion autour de la charte de la concertation	Le 26 septembre 2008

REDACTEUR	PROCHAINES REUNIONS
N. CAMOUS	- Le mardi 18 novembre 2008 matin à Poitiers

SOCIETES	REPRESENTANTS	TEL / FAX / MAIL	PRES.	ABS.	DIFF.	CONVOCA
Equipe projet						
RFF	ROUSSEAU Richard					
RFF	RIZK Najj					
RFF	POUZOLS Jean-Marc					
RFF	DZIEDZICKI Jean-Marc					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	JIMENEZ Fabien					
ARCADIS	DUFRESNE Mathias					
EGIS Rail	GAVTACHE Christophe					
EGIS Rail	JAA Philippe					
MENSCOM	CAMOUS Nicolas					
Participants à l'atelier						
Aéroport International de Limoges	TELLIER Gilles					
Agglomération Limoges Métropole	RODET Alain					

ALTRO	BERTRAND Guillaume				
CAP de Poitiers	MONANGE Maurice				
CG87	BROUILLE Bernard				
CG87	HAHAUT Pierre				
Communauté d'Agglomération de Poitiers	HURTEAU Xavier				
Communauté de Communes du Pays de Cahors	QUENEZ Pascal				
Communauté de Communes du Pays de Cahors	SIMON Michel				
DRE Limousin Limoges	BUGE Francis				
DRE Limousin Limoges	GUILLON Denis				
DRE Poitou-Charentes	LAURENCON Patrick				
FNAUT (usagers des transports)	TRIMOULINARD Henriette				
Région Limousin	JARRY Michaël				
Région Poitou-Charentes	COLLET-VERGNAUD Michèle				
S.T.C.L.	LEMAITRE Pascal				
SNCF	FRUCHON Guylaine				
SNCF	PAIX Jean-François				
STUB	GATHELLIER Thibaut				
Ville Limoges	BOULEGE Claude				

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	Du
CR	MEN	2503	2		16/10/08

Début de la réunion à 9h45.

Richard ROUSSEAU remercie les participants de leur présence à ce troisième atelier thématique sur les quatre organisés par RFF. Il précise que l'objet de la réunion est de présenter le dispositif d'études et de concertation proposé par RFF, dispositif reposant sur une méthode de travail radicalement nouvelle, dans laquelle études et concertation sont étroitement liées. Cela suppose – il en sera fait mention au cours de la réunion – des réunions à un rythme assez rapproché.

Tour de table des participants.

Présentation de RFF

Les numéros de pages ci-dessous renvoient au diaporama annexé au présent compte-rendu.

Après avoir présenté l'équipe en charge du projet, Naji RIZK rappelle l'historique du projet et la demande des acteurs de poursuivre les études et la concertation. Ensuite, ayant participé à l'élaboration du projet et mis au point la méthodologie des études, il présente le diaporama de la réunion, avec l'appui de Jean-Marc DZIEDZICKI en ce qui concerne la charte de la concertation.

Première partie (écrans 1 à 12) :

- Présentation de l'activité de Réseau ferré de France (RFF) tant en matière d'entretien et de modernisation du réseau ferroviaire existant que de développement de lignes nouvelles.
- Présentation des objectifs du processus mis en place pour le projet de LGV Poitiers-Limoges :
 - débattre et faire émerger en commun les fondamentaux du projet, qui en constitueront le programme (services, dessertes, trafics, développement/aménagement du territoire) ;
 - conduire, parallèlement et en lien étroit avec la concertation, les études techniques, les études de trafics et socio-économiques et les études d'environnement, et mesurer les effets du projet sur le territoire. RFF précise également que ce projet de LGV Poitiers-Limoges revêt, selon lui, une dimension particulièrement importante en matière d'aménagement du territoire.
- Rappel des décisions de RFF (mars 2007), formalisant la poursuite des études sur la base des objectifs du projet et de l'option centrale présentés au débat public :
 - en recherchant la meilleure intégration possible dans les territoires ;
 - en cohérence avec la poursuite de l'aménagement de l'axe Paris-Limoges-Toulouse ;
 - en complémentarité avec les opérations inscrites aux Contrats de Projets Etat-Région sur les lignes régionales.
- Présentation des enjeux du processus et du calendrier : l'accent est mis sur le caractère innovant du processus, qui devrait permettre, grâce aux interactions constantes entre études et concertation, d'être capable de lancer une enquête préalable à l'utilité publique à l'été 2011.
- Présentation de la gouvernance du projet, qui repose sur trois comités : comité des financeurs décisionnel (associant l'Etat et les collectivités territoriales), comité de pilotage (émettant des avis destinés à éclairer le comité des financeurs) et comité technique (préparant les réunions du comité des financeurs). Il est également précisé que la CNDP a été sollicitée pour être le garant de la concertation territoriale (elle n'a pas encore fait connaître sa réponse).
- Présentation des deux « niveaux » de concertation : sous l'égide du préfet coordonnateur pour les consultations formelles, sous la responsabilité de RFF pour la concertation territoriale – les deux processus participant à la concertation au sens global.
- Présentation des objectifs de la concertation territoriale, formalisés dans la « charte de la concertation » ainsi que des outils d'information et de dialogue mis à disposition des acteurs et du grand public : ateliers de

travail thématiques, site Internet du projet, documents d'information largement diffusés, expositions itinérantes et réunions publiques à des moments clés de l'avancement du projet, enfin bilans périodiques de la concertation. Il est précisé que le dispositif permettra une information large de tous les types d'acteurs et que des études ou expertises pourront être versées au dossier. Par ailleurs, d'autres moments d'échanges seront envisagés, comme des réunions avec les élus ou des réunions publiques. Le site Internet du débat (www.lgvpoitierslimoges.com) jouera un rôle majeur, mais il ne constitue pas pour autant un site de débat public et ne comportera notamment pas d'espace pour les questions-réponses.

Deuxième partie (écran 13 à écran 20) :

- Présentation des contenus des ateliers thématiques :
 - fonctionnalités du projet et réseau de transport ;
 - aménagement du territoire ;
 - environnement et cadre de vie ;
 - foncier.

Les listes des participants aux différents ateliers (par organisme et non pas de manière nominative) seront accessibles sur ce site et pourront être complétées. Les listes nominatives de chaque atelier seront transmises à leurs participants. Richard ROUSSEAU indique également qu'un texte sur le dispositif sera rédigé par RFF pour permettre des publications dans les supports de communication des collectivités.

- Présentation de sujets à débattre au sein des groupes thématiques. Naji RIZK insiste sur le fait que cet atelier aura notamment en charge les questions relatives à l'intérêt général du projet, les échanges devant aboutir à l'élaboration du programme fonctionnel du projet qui sera présenté au comité des financeurs en fin d'étape 1.
- Présentation du planning : trois à quatre réunions par groupe auront lieu à la suite de cette première série de rencontres, soit entre octobre 2008 et mars 2009. Il est proposé de ne pas attendre la fin de l'étape 1 pour émettre des avis, mais au contraire de formuler ces derniers au fur et à mesure des réunions, ce qui rendra l'« atterrissage » des ateliers plus facile. A cet effet, il est important de signaler que les bilans de la concertation mentionneront aussi bien les avis favorables que défavorables.

Troisième partie (écran 21 à écran 27) :

- Présentation du projet de « charte de la concertation », soumis pour échanges aux participants. La charte constitue le cadre de la démarche de la concertation. Elle décline notamment les objectifs de la concertation, les modalités de déroulement des ateliers de travail et les engagements réciproques des participants aux ateliers. Une fois amendée et validée avec les participants aux ateliers thématiques, la charte sera mise à la disposition de tous sur le site Internet du projet. Jean-Marc DZIEDZICKI précise que la charte a pour objet de fixer des règles du jeu que chacun s'engage à respecter. Elle constitue un des deux piliers de la concertation avec le rôle de garant proposé à la CNDP, rôle pour lequel celle-ci se positionnera d'ici la fin de l'année, une fois que les acteurs se seront prononcés sur la charte. La proposition présentée en atelier lui a également été présentée il y a quelques semaines. Elle y a apporté trois modifications, qui ne remettent pas en cause les fondements de son rôle dans le dispositif. Une nouvelle charte lui sera donc proposée d'ici un mois et demi, après les retours des participants aux ateliers.
- Présentation du déroulement de la concertation, synthétisée dans un graphique. Naji RIZK indique que la concertation va également se « géographiser » par la suite et prendre d'autres formes, qui restent à ce jour à définir. Il insiste également sur l'importance que chaque organisme soit représenté par la même personne et que cette dernière porte clairement un mandat pour s'exprimer au nom de son organisme.
- Exposé des modalités d'établissement des comptes rendus de chaque réunion de groupe de travail thématique. Les comptes rendus ne doivent pas être « pris en otage », chacun ayant la possibilité de

donner un avis complémentaire par écrit à tout moment. Richard ROUSSEAU précise également que les comptes rendus seront synthétiques et factuels, sans mot à mot sauf demande expresse d'un acteur : dans un tel cas, sa déclaration sera citée entre guillemets.

En conclusion, il est demandé à chacun de réagir sur la charte dans un délai d'une semaine après que RFF aura transmis une nouvelle version intégrant les observations des quatre groupes de travail, après quoi cette charte sera validée par la CNDP et s'appliquera à chacun. Il est fondamental que tous travaillent ensemble pour ce projet, sans mauvaise foi, sans détourner les sujets et sans empêcher les autres de travailler. RFF fait également confiance aux participants pour qu'ils ne transmettent pas d'information à la presse, sous peine de remettre en cause le travail des ateliers et de voir diffusées des informations erronées et sorties de leur contexte. Richard ROUSSEAU insiste à son tour sur le fait que RFF ne pourra, seul, faire avancer la LGV : c'est le travail de tous qui permettra de rendre effectif l'effet « brise-glace » de ce nouveau dispositif.

Echanges avec les participants :

A l'issue de la première partie de la présentation :

La FNAUT souhaite savoir ce que l'on attend exactement de la LGV. → *Naji RIZK insiste sur la nécessité de favoriser le désenclavement du Limousin ainsi que les territoires voisins, l'ouverture sur la façade atlantique et le rapprochement des deux capitales régionales. Richard ROUSSEAU ajoute que l'Etat et les collectivités considèrent que le projet de LGV SEA et ses trois branches (Bordeaux-Frontière espagnole, Bordeaux-Toulouse et Poitiers-Limoges) renforceront la puissance et l'efficacité de la grande vitesse sur l'ensemble de la façade atlantique.*

La FNAUT fait toutefois remarquer qu'il existe un grand vide concernant les liaisons avec Nantes et La Rochelle. → *Richard ROUSSEAU explique que le projet permettra notamment des liaisons avec Saint-Pierre-des-Corps, et de là avec Nantes. Cela ne permettra pas de répondre à toutes les questions, mais élargira néanmoins les possibilités.*

La SNCF fait remarquer que le comité de pilotage, selon lui, ne pilote pas, les décisions étant prises par le comité des financeurs. Il note que la SNCF ne fait pas partie du comité des financeurs. → *Naji RIZK répond que le comité de pilotage est consultatif et est largement sollicité pour accélérer la concertation. A ce titre, il accompagne le processus et apporte, avec RFF, des propositions au comité des financeurs pour décision.*

La SNCF mentionne également que dans de nombreux projets de lignes à grande vitesse, le projet est accompagné d'investissement dans les gares, qui restent la propriété de la SNCF. Sur ce projet, il estime donc que des questions se poseront sur ce qu'il convient de faire dans les gares concernées. Une seconde remarque porte sur l'horizon de mise en service du projet. → *Naji RIZK dit comprendre le point de vue de la SNCF sur le premier point et qu'il n'est bien évidemment pas question de l'exclure, du fait de son expertise et de son expérience. Pour autant, le débat sur sa non-participation au comité des financeurs appartient désormais au passé. Par ailleurs, il s'agit d'élaborer le projet le plus concerté, avec pour objectif de mener en parallèle études et concertation. Si les délais sont réduits par rapport à ce qui était la pratique, cela n'en sera que mieux pour tout le monde. Le rôle de RFF est de se mettre en capacité de présenter un dossier d'enquête publique à l'été 2011, ce qui permettrait techniquement une mise en service juste après ou en concomitance avec la LGV SEA, soit entre 2015 et 2017. Richard ROUSSEAU ajoute que les discussions qui se sont tenues sur la gare de Brive ont montré qu'il n'y avait pas de difficulté particulière sur l'articulation des rôles entre RFF et SNCF.*

M. le Président de la Communauté d'Agglomération Limoges Métropole précise que rien n'empêche la SNCF de marquer un intérêt plus grand pour la liaison Poitiers-Limoges si elle le souhaite.

Le Conseil Général de la Haute-Vienne se dit étonné du discours de la SNCF et l'invite à résoudre ses éventuels problèmes avec RFF en dehors du contexte de la réunion. Il souscrit par ailleurs au discours de M. le Président de la Communauté d'Agglomération Limoges Métropole. Il ajoute que nous sommes trois ans avant l'enquête publique, ce qui laisse largement le temps nécessaire à la SNCF pour réfléchir sur les gares. → *Richard ROUSSEAU précise que le raccordement sur les lignes actuelles nécessitera un discours commun avec la SNCF, Jean-Marc POUZOLS précisant que le projet présenté au comité des financeurs devra réunir tous les éléments nécessaires, y compris sur les gares.*

La Communauté de communes du Pays de Cahors s'interroge sur la complémentarité entre le projet de LGV et les services assurés sur l'axe POLT. → *Naji RIZK indique que le projet comporte un périmètre physique et un périmètre, plus large, des services apportés. A ce titre, la complémentarité TER/TGV, les correspondances à Limoges et Brive sont des sujets qui ont toute leur place dans les études et notamment dans le cadre de cet atelier. Richard ROUSSEAU ajoute que la ligne POLT a donné lieu à 265 millions d'euros d'investissement sur 4 ans entre Etampes et Brive, hors CPER, sur un total annuel de 1.060 millions d'euros au niveau national, ce qui démontre l'importance accordée à cette ligne.*

La SNCF Régionale mentionne la nécessité d'associer toutes les régions concernées par les complémentarités TGV/TER, dont la région Midi-Pyrénées. → *Naji RIZK indique que celle-ci pourra être invitée à une ou deux réunions d'atelier, Richard ROUSSEAU proposant d'accorder la même place à la Région Auvergne.*

Après la deuxième partie :

Le Conseil Général de la Haute-Vienne, direction de l'Aménagement, propose, dans l'intitulé de l'atelier, de parler de fonctionnalités et de réseaux de transport, compte tenu des enjeux d'intermodalité avec les réseaux routiers, de transports en commun, ou encore les projets en gestation : 2X2 voies Limoges-Poitiers, dessertes des gares par les modes non ferroviaires, etc. → *Jean-Marc DZIEDZICKI souscrit à la proposition d'évolution du nom, en précisant que ces problématiques seront partagées avec l'atelier sur l'aménagement du territoire.*

La FNAUT Poitou-Charentes insiste sur la nécessité d'avoir des gares grande vitesse accessibles à d'autres modes que la voiture. Les techniciens voient des solutions à leur niveau, mais il faut penser à l'utilisateur. De plus, si le débat public a effectivement révélé plus d'opinions favorables au projet, il a aussi donné lieu à quelques avis discordants, dont certains pleins de bon sens. Elle revient également sur la notion de façade atlantique, qui n'est pas, selon elle, l'axe Tours-Bordeaux.

L'association ALTRO considère ce projet comme un des premiers maillons du projet Transline qui consiste à relier le sillon rhodanien à la façade atlantique via le Massif Central par une liaison ferroviaire performante. Le projet Transline prévoit l'intégration de trois types de trafics : TGV grandes lignes, TERGV et Fret. Les acteurs économiques mobilisés dans le projet Transline (chambres consulaires et Port Autonome de la Rochelle) sont très sensibles à la question du fret. Les études portant sur le projet de barreau Limoges-Poitiers pourraient-elles intégrer la possibilité d'inclure à terme ce type de trafic ? Ce barreau constituerait un bon démarreur pour des liaisons de type "Transline" par la mise en place de nouvelles dessertes transversales voyageurs telles que Limoges/La Rochelle ou Poitiers/Clermont-Ferrand. Cela impliquerait que l'on se pose la question de

l'amélioration des infrastructures existantes et/ou de l'utilisation d'un matériel "bi-mode" qui emprunterait successivement la LGV Poitiers Limoges et le réseau classique.

Par ailleurs, par rapport à la réalisation d'une section à voie unique entre Poitiers et Limoges, ne faut-t-il pas déjà anticiper les possibilités d'évolutions en concevant d'emblée une infrastructure qui permette la pose d'une deuxième voie ? Cette question peut d'autant plus se poser qu'il est envisagé de doubler la LGV Lyon-Paris par une deuxième ligne via l'Auvergne ce qui offrirait à terme une possibilité d'amélioration conséquente des relations à l'Est de Limoges en direction de Lyon. → *Naji RIZK répond que le projet de LGV Poitiers-Limoges ne prévoit pas de fret et qu'il ne faut pas déformer les conclusions du débat public, qui portait sur une ligne voyageurs (à la différence du barreau Bordeaux-frontière espagnole par exemple). Ce projet ne sera donc pas mixte. Le doublement des voies est en revanche un des sujets de discussion. Par ailleurs, l'atelier donnera lieu à des informations sur ce que dit l'Etat concernant les projets de LGV, mais il n'est pas question de graver dans le marbre un projet de LGV Nantes-Poitiers et au-delà de Limoges.*

La SNCF considère important de se poser des questions sur les liaisons transversales et ajoute que deux items sont à considérer : les études exploitation sur la voie unique et la question du jumelage à Poitiers. Une des dimensions à prendre en compte est notamment l'ouverture à la concurrence intermodale (2010 pour les lignes internationales – avec cabotage possible s'il n'est pas majoritaire – et envisagé vers 2015-2017 pour les lignes nationales). Il propose donc de mener les études selon deux scénarii : un avec la SNCF comme transporteur sur Poitiers-Limoges et un avec un autre opérateur. → *Naji RIZK rappelle aux autres participants le principe du jumelage à Poitiers. Il ajoute que le scénario d'ouverture à la concurrence ne concerne pas que Poitiers-Limoges, mais Paris-Bordeaux aussi ainsi que tout le réseau. La ligne pourra potentiellement être exploitée par un même exploitant que SEA, quel que soit ce dernier, ou par deux exploitants, qui peuvent se mettre d'accord, étant entendu que la SNCF est aujourd'hui le seul exploitant.*

La SNCF indique que, dans le cas de la voie unique Bourg-en-Bresse-Bellegarde actuellement en travaux, la tenue des objectifs des travaux s'avère très complexe et qu'il conviendra d'être très vigilant sur ce point, seules les études d'exploitation et des avis d'experts permettant de se prononcer sur l'exploitabilité d'une telle ligne. → *Jean-Marc DZIEDZICKI rappelle que le projet de LGV Poitiers-Limoges en voie unique a été envisagée initialement par la SNCF, en 1986.*

La SNCF répond qu'elle ne l'envisagerait plus actuellement compte tenu des difficultés que rencontre RFF aujourd'hui, et qu'elle a exprimé la difficulté d'exploitation en voie unique lors du débat public. → *Naji RIZK précise que la SNCF avait affirmé que l'exploitation en voie unique n'était pas impossible lors du débat public et que RFF maîtrise les sujets à analyser, non seulement pour l'exploitation mais aussi pour la maintenance, les cas d'incidents, etc. Les conclusions seront tirées en temps utile. En tout état de cause, il ne s'agit pas de faire un projet fragile, au rabais ou inexploitable à terme. Le cas échéant, s'il faut être innovant dans les méthodes, RFF le sera. Jean-Marc DZIEDZICKI ajoute que la réponse viendra des confrontations de points de vue entre l'exploitant ferroviaire et le constructeur des voies.*

La Région Poitou-Charentes pose la question des aménagements connexes susceptibles d'être rendus nécessaires pour le bon fonctionnement du réseau, celui-ci risquant d'être saturé sur la section Courtalin-Tours avec les différents projets en cours (LGV SEA et Poitiers-Limoges). La question de la capacité d'accueil en gare Montparnasse se pose également pour les mêmes raisons. Enfin, le nœud ferroviaire de Saint-Benoît pourrait également être concerné par cet aspect de saturation. → *Jean-Marc POUZOLS indique que le projet SEA a été l'occasion de mener des études sur ces sujets et que des analyses existent donc, qui seront utiles pour le projet. Cette question est en tout cas un enjeu dont RFF est conscient et qui méritera toute son attention. Richard*

ROUSSEAU ajoute que le projet de LGV Poitiers-Limoges ne se raccordera pas forcément directement à Saint-Benoît.

La Communauté d'Agglomération de Poitiers met en avant plusieurs aspects importants : l'articulation du projet avec la révision du PLU de l'agglomération, la question du lieu exact de raccordement à la LGV SEA, la capacité du tronçon commun Poitiers–Saint-Benoît à absorber les flux supplémentaires et l'intégration, à terme, sur le réseau classique et grande vitesse, de nouveaux flux liés à un trafic fret. → *Richard ROUSSEAU informe que, sur la question de la capacité, la ligne Tours-Vierzon est électrifiée et ouvre donc des possibilités pour faire communiquer les deux axes radiaux SEA et POLT. Naji RIZK indique également que le comité opérationnel du Grenelle a établi une carte sur les lignes fret et que la réflexion sur ce sujet est donc en cours.*

La SNCF – Direction du Développement estime qu'il serait utile que la SNCF soit également présente dans les ateliers relatifs au foncier et à l'aménagement du territoire afin d'y apporter son expertise. → *Naji RIZK pense qu'une participation à l'atelier aménagement du territoire peut s'envisager, mais précise que l'atelier sur le foncier va davantage travailler sur des aspects conceptuels que sur les modalités de gestion. Il est par ailleurs important de ne pas surcharger les ateliers afin de pouvoir travailler efficacement. Par contre, si la question du foncier se pose concernant les gares, la SNCF sera bien évidemment conviée. Richard ROUSSEAU indique qu'un travail en commun RFF / SNCF est en cours concernant les emprises foncières des gares de Brive et de Limoges, et qu'il sera possible d'en tirer des éléments utiles.*

La Communauté d'Agglomération de Poitiers demande si tous les thèmes pressentis seront traités à chaque réunion. → *Naji RIZK répond que quelques thèmes seront traités à chaque réunion, notamment en fonction de l'avancement des études. Un ordre du jour sera transmis aux participants.*

La DRE Limousin rappelle son rôle auprès du préfet coordonnateur et insiste sur l'importance de la participation de chacun dans le cadre de ces ateliers. Il est normal qu'il y ait des débats, mais ils doivent permettre d'avancer afin de tenir les engagements pris. → *Naji RIZK ajoute que le dispositif mis en place sur ce projet a donné lieu à des échanges avec le ministère et que la LGV Poitiers-Limoges est aujourd'hui le projet le plus avancé, plus que d'autres projets du Sud-Ouest par exemple. Il est envisagé une nouvelle manière de faire qui constitue une expérience intéressante, au point que la direction de RFF est prête à disposer d'un observateur externe. Le projet Poitiers-Limoges de par ses caractéristiques et sa clarté est un « brise-glace » qui pourrait faire profiter les autres grands projets. Il ne s'agit pas pour autant de « stresser » les participants sur les délais mais de réaliser les infrastructures dans un délai correct, sans marquer de longues ruptures.*

Prochaine réunion :

La date de la prochaine réunion est fixée au mardi 18 novembre 2008 matin, à Poitiers. Une invitation et un ordre du jour seront transmis aux participants. Une réunion pourra, si l'atelier le souhaite, être organisée à Brive.