

aménagement

LGV contre RN 10 et RN 141: Michel Boutant signe

Michel Boutant (- photo archives CL) avait clairement affiché sa position depuis des mois: le Département ne mettrait pas un centime au pot de la LGV tant que l'État n'aurait pas programmé 200 millions d'euros pour faire avancer de manière significative la mise à 2x2 voies des nationales en Charente. Il a reçu avant-hier le courrier officiel du préfet de région: l'État engage 183 millions d'euros, 144 au titre du plan de modernisation des itinéraires (PDMI) plus 39 millions déjà attribués pour les nationales en Charente. En conséquence, les conseillers généraux seront appelés à voter ce matin une enveloppe de 25 millions d'euros pour la construction de la ligne à grande vitesse. Le sujet n'était pas initialement prévu à l'ordre du jour de la session du budget supplémentaire programmée ce vendredi. Il a été inscrit en urgence. L'effort enfin consenti par l'État devrait permettre, dans les quatre ans à venir, l'achèvement de la déviation de La Rochefoucauld, la construction de celle de Chabanais et l'étude du contournement de La Vigerie sur la RN 141, la mise en chantier du chaînon manquant entre Reignac



et Chevanceaux sur la RN 10 ainsi que celle des échangeurs de Tourriers et Mansle pour supprimer les carrefours à niveau. Les conseillers généraux doivent aussi signer une convention tripartite, Département - Région - État, pour les études de modernisation et d'électrification de la ligne ferroviaire transversale Limoges-Angoulême-Royan et Royan-Saintes-Niort.

I. D.

L'inquiétude des riverains de la LGV ne faiblit pas

L'association installée à Roulet cultive l'amertume. Le projet de LGV avance. Les habitants ont l'impression d'être laissés pour compte, sur le bord de la voie

Jean-François BARRÉ

«On nous a menés en bateau. Il y a beaucoup d'amertume dans tout cela». D'une formule, Franck Decet, le président de l'ADIR, l'association de défense des intérêts des riverains de la LGV, à Roulet, résume le sentiment de la grosse soixantaine d'adhérents qui ont pris part à l'assemblée générale de l'association, jeudi dernier. «Il ne manquait que les élus. Ce manque d'écoute est vraiment déprimant». L'amertume est effectivement palpable.

Vendredi matin, le président de l'association et son secrétaire, Serge Petit, broyaient du noir à Roulet, à l'heure où se tenait à la préfecture la réunion du comité de suivi de la LGV. «On n'y a jamais été invités. On avait rencontré quelqu'un de la préfecture. On n'a jamais eu de nouvelles», déplorent-ils. Pas pour le plaisir de goûter aux ors de la République. Plutôt pour faire entendre la voix de riverains inquiets.

Depuis la création de l'association, au lancement du projet, il y a déjà quelques années, l'association était plutôt méfiante. «Aujourd'hui, si on milite toujours pour une gare extérieure qui permettrait d'éviter le raccordement de Roulet, on a pris conscience des efforts qui ont été faits, de ce qui a été pris en compte dans le domaine de la protection visuelle ou phonique», concède Franck Decet. RFF a apporté des réponses à leurs questions. Pas à toutes.

«Pas à celles des riverains qui vont se retrouver en première ligne», accusent Franck Decet et Serge Petit. «Pendant des années, on nous a dit

l'avant-projet détaillé" qui sera effectué par le concessionnaire. Mais on ne voit rien évoluer».

Des biens dépréciés

Ils ont recensé, du côté de Fontaine, des Rochereaux, du Plessis, même de Nersac ou de Plassac, des habitants qui risquent de vivre un enfer. «Ceux qui sont en bordure de la limite des 25 mètres, que RFF ne veut pas exproprier». Mais qui vont voir la valeur de leurs biens se déprécier aussi vite que leur qualité de vie.

«On attendait autre chose que les considérations du président du conseil général qui nous dit que c'est le prix à payer pour une opération d'intérêt général», enrage Franck Decet. «C'est le plus grave, le problème humain», insiste Serge Petit.

Vendredi soir, François Burdeyron, le préfet, avançait quelques arguments pour calmer le jeu. «On ne

changera pas la règle des 25 mètres – le périmètre d'expropriation dans laquelle l'État s'engage à racheter les bâtiments – mais au-delà de cette zone, l'État s'est engagé soit à insonoriser les bâtiments, soit à payer une partie de la dévalorisation». Le préfet admet même qu'il pourrait y avoir quelques cas traités de façon particulière, notamment à Roulet. Mais il n'y aura aucun engagement formel de l'État ou de RFF «pour ne pas créer un effet d'entraînement sur d'autres projets. Il y aura des ouvertures au cas par cas. La porte n'est pas du tout fermée». Le propos se veut rassurant. Il n'est toutefois pas sûr qu'il rassure effectivement les propriétaires qui se sentent menacés. «Il y aura encore le prix des terrains non bâtis en zone périurbaine, pour lesquels il n'y a pas de négociation prévue. Il y a de grandes chances que l'on finisse au tribunal».

Un cahier des charges environnement pour la LGV

Les maires des communes qui seront traversées par la future ligne à grande vitesse ont quitté la réunion du comité de suivi, qui s'est tenue vendredi matin à la préfecture, avec un document très complet, qui recense tous les points «protection de l'environnement» qui ont été relevés lors de la consultation des communes engagée par réseau ferré de France (RFF). «C'est une méthode particulière», explique François Burdeyron, le préfet. Au lieu de l'inclure dans le cahier des charges qui, en fin d'année sera remis au futur concessionnaire de la ligne, une fois les financements et les engagements des collectivités arrêtés, le volet environnement fera l'objet d'un avenant, joint à la convention transmise au conseil d'État. «Il s'agit de s'assurer que nous avons bien pris en compte tous les éléments déjà discutés», précise le préfet.

Les maires ont une quinzaine de jours pour faire le tour de leur commune et rendre leur copie. Le 9 juillet, ils seront invités, comme l'ensemble du comité au grand complet, à prendre part à une réunion autour du préfet de région Aquitaine, pilote du projet, pour valider le cahier des charges définitif.