



# LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

## Concertation territoriale

### Atelier environnement et cadre de vie

#### Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION

Point d'avancement sur les études de tracés  
Etudes Paysage  
Bruit (réglementation et mesures d'insertion)

DATE DE LA REUNION

Le 20 avril 2010

REDACTEUR

**D. DUPRE**

PROCHAINES REUNIONS

SOCIETES

REPRESENTANTS

TEL / FAX / MAIL

PRES. ABS. DIFF. CONVOCA

**Equipe projet**

RFF	ROUSSEAU Richard					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	DESCAMPS Pierre					
RFF	TETON Sophie					
ALGOE	LEFEBVRE Sara					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
ARCADIS	EZRAN Sylvie					
MENSCOM	DUPRE David					
Egis Rail	BREDEL Jean-Eric					
Egis Rail	LATROY Gérard					
Egis Rail	FISCHBACH Stefan					
IG SNCF	Loïc Pianfetti					



POITIERS - LIMOGES



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

<b>Participants à la plénière</b>						
Garant de la concertation	PERIGORD Michel					
Agglomération de Limoges	MARTIN Eric					
ARS Poitou-Charentes Délégation territoriale de la Vienne	GUERY Gérard					
Association Barrage	TRICART Yvan					
Association Les Amis de la Terre Limousin	LAPLANTE Martine					
Association Vigilance Saint-Jouvent	MULLER Maryvonne					
Association Vigilance Saint-Jouvent	PESCHER Daniel					
Chambre d'Agriculture de la Vienne	CALVO Laetitia					
Chambre d'Agriculture de la Vienne	GUILLOIN Alain					
Chambre d'Agriculture de la Vienne	PATRIER Michel					
Conseil Général de Haute-Vienne	GENTES Thierry					
Conseil Général de Haute-Vienne	TIXIER-IVANCIC Stéphanie					
Conseil Général de la Vienne	PICHON Patrick					
CREN Poitou-Charentes	CAVALLIN Pascal					
DREAL Poitou-Charentes	LAURENCON Patrick					
DREAL Poitou-Charentes	LOMONT Benoît					
FDSEA Vienne	MOUNEAU Régis					
Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin	JAUNAY Emeline					

Fédération Départementale des Chasseurs de la Haute-Vienne	MAURY André					
Fédération Départementale de pêche de la Vienne	ARRICOT Christian					
Limousin Nature Environnement	MENARD Jean-Michel					
Poitou-Charentes Nature/Vienne Nature	JOLLIVET Jean-Louis					
Conseil Régional Limousin	BARRY Philippe					
SDPPR de la Haute-Vienne	DE MONVALLIER Jean					
Ville de Limoges	FOURGNAUD Frédéric					

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	DU
<b>CR</b>	<b>MEN</b>	<b>2693</b>	<b>1</b>		<b>17/05/10</b>

### **Début de la réunion à 9 h 50**

Christophe HUGOT excuse Jean-Marc POUZOLS, chef de mission, de son absence. Il est bloqué à l'étranger compte tenu du contexte aérien actuel. Il remercie les participants de leur présence et rappelle l'ordre du jour de la réunion.

### **Rappel du planning des études par Christophe HUGOT, chef de projet LGV Poitiers-Limoges**

*cf. diaporama pages 3 à 8 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.*

**L'association Barrage** demande à quel moment est prévue une étude sur la biodiversité. Elle se demande si elle n'aura pas lieu après que le tracé soit défini et s'interroge alors sur la volonté réelle de RFF de préserver la biodiversité. Elle constate qu'un vrai travail a été réalisé à ce niveau sur d'autres projets et estime que le sujet de la biodiversité est primordial, la LGV constituant un véritable mur difficilement franchissable pour la faune. Elle indique que ce travail a été réalisé en 5 ans sur la LGV Rhin-Rhône et se demande comment l'équipe de RFF, compte tenu des délais resserrés, aura le temps de prendre en compte cette thématique dans le choix des tracés.

→ *Sophie TETON précise que cette étude est menée depuis le mois de mai 2009 et sera poursuivie, sans interruption, jusqu'à l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Une restitution a déjà eu lieu lors des dernières réunions d'atelier. Une nouvelle réunion est également prévue sur ce sujet lorsque les études auront suffisamment avancé.*

**L'association Barrage** considère que ces études nécessitent de connaître en préalable toute la géométrie de la ligne (calage en plan et profil en long). Elle s'étonne de la possibilité de RFF de réaliser ces études en un an alors qu'il en a fallu douze sur la LGV Rhin-Rhône.

**La Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin** précise qu'elle a été consultée par le bureau d'études de RFF pour connaître les déplacements des gibiers et de la petite faune. Les études sont commencées mais le protocole est encore en discussion. Elle estime avoir été consultée tardivement par RFF.

**L'association Poitou-Charentes Nature** considère que RFF retarde les études sur la biodiversité alors que l'amendement proposé par Yves COCHET et modifié par Chantal JOUANNO suggère que les trames verte et bleu constituent des schémas opposables à tous projets de linéaire. A minima, la circulaire du 30 novembre 2009 invite tous les services de l'Etat à prendre en compte ces trames dans les projets de linéaire. L'association s'étonne de ne pas avoir entendu parler de continuité écologique dans le cadre de ce projet et indique que cela posera un problème. Le ministre demande que l'on commence par éviter, pour ensuite réduire et compenser en dernier recours. Il juge que la trilogie a été inversée sur Tours-Bordeaux et constate qu'une nouvelle fois RFF ne se préoccupe pas du respect des continuités écologiques dans le cadre de Poitiers-Limoges.

**Un participant** précise que les questions de trames verte et bleu ont été évoquées lors de la dernière réunion.

## Présentation de l'avancement des études de tracé par Christophe HUGOT

cf. diaporama pages 9 à 43 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Sur les communes d'Iteuil et Aslonnes, compte tenu de l'impact fort du tracé-test (variante « Sud les Teilles ») sur le bâti des Teilles, une variante « Nord Les Teilles » est issue de la concertation et des études permettant d'éviter le bâti. Elle provoque néanmoins d'autres difficultés : passage dans la ZNIEFF, réduction de la vitesse de 190 à 160 km/h (toutefois sans répercussion significative en termes de temps de parcours) et situation, en partie, hors de la ZPP retenue par le comité des financeurs. Il a donc été décidé de poursuivre les études au 1/5000 sur les deux variantes en attendant le résultat des investigations complémentaires ;
- Sur les communes d'Aslonnes, La Villedieu-du-Clain et de Gizay, aucune variante au tracé-test n'est ressortie des études et de la concertation. Le tracé-test a néanmoins donné lieu à un ajustement local au niveau du Miosson. Les études sont poursuivies au 1/5000 sur la base du tracé-test modifié.

**L'association Barrage** estime que cette section est révélatrice de la préoccupation de RFF d'éviter le bâti sans prendre en compte la biodiversité. Elle constate que les résultats d'études sur la biodiversité manquent pour choisir des variantes, d'autant plus que les ouvrages nécessaires pour le passage de la faune auront des conséquences sur le coût global du projet.

→ *Christophe HUGOT indique que le calage fin du projet (au 1/5000) pourra permettre de préciser ces éléments. A ce stade, les critères environnementaux et techniques utilisés permettent de comparer les variantes.*

**L'association Poitou-Charentes Nature** demande sur quelles études RFF peut conclure que la variante « Nord les Teilles » permet d'éviter les espèces protégées. Elle estime qu'il faut réaliser tout de suite les études au 1/5000 pour disposer de l'ensemble des données permettant de comparer les variantes.

→ *Sophie TETON précise qu'à ce stade, les deux variantes restent à l'étude dans la mesure où il y a des enjeux environnementaux au niveau de la ZNIEFF. L'investigation complémentaire permettra de repérer d'autres espèces protégées si elles sont présentes. En tout état de cause, les enjeux sur l'environnement naturel ont été systématiquement interrogés. L'étape suivante permettra de préciser davantage les études, notamment sur la biodiversité. En tout état de cause, le maître d'ouvrage a cherché à éviter les sensibilités environnementales conformément à la directive européenne.*

**La DREAL Poitou Charentes** indique que sur la variante Nord les Teilles, c'est un passage par viaduc qui est proposé, bien que celui-ci ne soit pas précisé sur les cartes

**Un participant** indique que tant que RFF n'aura pas un calage fin du tracé (en plan et en profil en long), l'évitement des sensibilités ne sera que superficiel.

### **Reprise de la présentation par Christophe HUGOT**

- Sur les communes de Vernon, Dienné et Lhommaizé, les études et la concertation locale ont permis de faire émerger une variante « Nord La Cope » par rapport au tracé-test « Sud La Cope ». Elle répond à la demande de réduire les impacts du tracé-test sur certaines exploitations agricoles, le bâti et les sites touristiques mais impacte plus fortement les boisements (bois de Vernon). Il a été décidé de poursuivre les études au 1/5000 sur les deux variantes en attendant le résultat des études complémentaires notamment en ce qui concerne les milieux naturels ;

- Sur les communes de Lhommaizé, Civaux et Mazerolles, une première variante « Sud La Carte » est apparue, suite aux échanges, préférable au tracé-test. Une deuxième variante « Nord Le Breuil » est apparue plus récemment afin d'apporter une réponse favorable aux enjeux milieu naturel du franchissement de la Dive et afin de s'éloigner du bourg de Lhommaizé. Il a été décidé de poursuivre les études au 1/5000 sur ces deux variantes, tout en prenant en compte un éventuel jumelage avec la RN147 à 2x2 voies ;
- Sur les communes de Mazerolles, Goux et Lussac-les-Châteaux, aucune variante au tracé-test n'est ressortie des études et de la concertation locale, principalement en raison des contraintes de franchissement de la Vienne. Les études au 1/5000 se poursuivent sur la base du tracé-test décalé de 200 mètres vers le Nord afin de s'éloigner du hameau des Bordes et pour s'accoler de manière plus étroite au projet à 2x2 voies de la RN147 ;
- Sur les communes de Persac et de Moulismes, trois variantes ont été étudiées : variantes « Nord (tracé-test) ou Sud Etang de La Crouzette » et « Sud La Tuilerie ». Les études se poursuivent au 1/5000 sur la base de la variante Sud Etang de la Crouzette, identifiée comme la plus favorable par les études et la concertation ;
- Sur les communes de Moulismes et Plaisance, deux variantes sont issues des études et de la concertation : « Nord ou Sud Les Bardes (tracé-test) ». Si les deux variantes impactent un projet de parc éolien, la variante « Sud Les Bardes » présente moins de contraintes (sur le bâti notamment). Les études se poursuivent donc sur cette variante ;
- Sur les communes de Plaisance, Lathus-Saint-Rémy et Bussière-Poitevine, aucune variante au tracé-test n'est ressortie des études et de la concertation, en raison de la volonté de jumeler le projet à la RN147 existante. Les études se poursuivent donc au 1/5000 sur la base du tracé-test ;
- Au niveau de Bussière-Poitevine, trois variantes ont été étudiées : le tracé-test qui longe la RN147 mais présente des impacts sur le bâti, une variante 2 qui permet de s'écarter suffisamment du bâti et une variante 3 qui s'en écarte encore plus mais présente des impacts sur l'agriculture plus importants. A ce stade, il a été décidé de poursuivre les études sur la base de la variante 2.

**La Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin** estime que le choix de RFF de retenir la variante 2 à Bussière-Poitevine est guidé par l'environnement humain et non par les enjeux d'environnement naturel. Or il s'agit d'un secteur où se concentre la petite faune.

➔ *Christophe HUGOT rappelle que la comparaison des variantes se fait sur une analyse multicritères. Soit une variante ressort des études et de la concertation et RFF affine les études sur cette variante, soit les études sont poursuivies sur l'ensemble des variantes. Richard ROUSSEAU précise que la variante passe dans un secteur où il y a une discothèque ainsi que d'autres activités. Le secteur n'est donc pas, à priori, à forts enjeux environnementaux.*

**La Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin** pense que RFF se base essentiellement sur la concertation locale et le critère humain pour différencier les variantes, en laissant de côté la biodiversité. Elle pense donc que RFF ne dispose pas de l'ensemble des éléments. Elle déclare qu'elle ne remet pas en cause les choix effectués mais cherche simplement à nuancer les propos de RFF : le critère de l'environnement naturel ne lui apparaît pas pleinement pris en compte dans les choix effectués.

#### **Reprise de la présentation par Christophe HUGOT**

- Sur les communes de Saint-Bonnet-de-Bellac et Peyrat-de-Bellac, deux variantes ont été étudiées : « Nord » et « Sud L'Echalarderie ». D'après les échanges et les études, cette dernière variante s'insère

mieux dans le territoire. Il a donc été décidé de poursuivre les analyses au 1/5000 sur la variante « Sud Echalarde » ;

- Sur les communes de Peyrat-de-Bellac, Bellac et Blond, une variante au Sud du centre de traitement des déchets Alvéol a été demandée au cours de la concertation locale et a été étudiée compte tenu des impacts du tracé-test (variante « Nord Alvéol ») sur des lieux-dits et des exploitations. Cependant, cette variante a d'autres contraintes : elle coupe le Bois du Roi en deux et se situe hors de la ZPP retenue par le comité des financeurs. Il a donc été décidé de poursuivre les études au 1/5000 sur les deux variantes en attendant les résultats des investigations complémentaires sur les milieux naturels.

**L'association Barrage** indique que le Bois du Roi présente d'importantes zones humides. Elle estime que le calendrier proposé par RFF est utopique pour étudier l'ensemble de la biodiversité et prendre en compte les résultats des études complémentaires dans le choix des variantes.

**Poitou-Charentes Nature** pense que RFF ne s'intéresse pas à la biodiversité. Elle juge que les résultats des études complémentaires sur la biodiversité ne peuvent être sérieusement pris en compte dans l'analyse des variantes, étant donné le calendrier resserré.

→ *Richard ROUSSEAU précise que les études complémentaires sur la biodiversité ont commencé en 2009 et sont donc engagées depuis plusieurs mois. Sophie TETON ajoute qu'elles se poursuivront jusqu'à la l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.*

**Poitou-Charentes Nature** indique que RFF n'a cependant pas commencé à travailler sur les trames verte et bleu.

#### **Reprise de la présentation par Christophe HUGOT**

- Sur les communes de Blond, Breuilhaufa et Vaulry, une variante (« Sud La Burjade ») au tracé-test (« Nord La Burjade ») est issue des échanges et des études afin de limiter les impacts du tracé-test sur les hameaux de la Burjade et de La Garde. Étant donné que la variante « Sud La Burjade » présente moins de contraintes sur le territoire que le tracé-test, il a été décidé de poursuivre les études sur cette variante ;
- Sur les communes de Vaulry et Chamboret, une variante « Nord de l'Étang de Boissour » a été étudiée en plus du tracé-test « Sud Étang de Boissour » afin de limiter l'impact de ce dernier sur l'exploitation agricole et la propriété de Boissour. Il apparaît cependant que la variante « Nord Étang de Boissour » amène plus d'inconvénients que d'avantages. Il a donc été décidé de poursuivre les études au 1/5000 sur le tracé-test.

**Un participant** se demande comment RFF a réglé la question des mines de Vaulry.

→ *Christophe HUGOT explique que les études du BRGM ont montré que les mines ne présentaient pas de difficultés majeures, les principales galeries se situant sous le tracé-test qui n'est pas préféré. Des éléments complémentaires seront apportés lors du calage plus précis du tracé au 1/5000.*

#### **Reprise de la présentation par Christophe HUGOT**

- Sur les communes de Peyrilhac, Saint-Jouvent et Nieul-l'Espoir, une variante « Nord la Boisserie » a été demandée en concertation locale afin de limiter les impacts du tracé-test « Sud La Boisserie » sur le bâti au niveau de Dejai et de la Pivauderie. Cette variante génère cependant d'autres contraintes (bâti et exploitations agricoles). Il a été décidé de poursuivre les études sur les deux variantes avec une attente forte au niveau local de jumeler le projet avec celui de la RN147 à 2x2 voies. L'opportunité de ce jumelage va donc être étudiée.

- Sur les communes de Saint-Jouvent, Chaptelat, Limoges et Le Palais-sur-Vienne, en raison des contraintes du bâti à l'approche de Limoges, aucune variante au tracé-test n'est identifiée. Les projets de ZAC de la Grande Pièce et de Voie de Liaison Nord de Limoges sont pris en compte. Les études se poursuivent donc au 1/5000 sur le tracé-test.

**Un participant** demande à RFF si cela signifie qu'il est possible de modifier le tracé routier, d'autant plus que le territoire est marqué par deux voies ferrées et une voie routière.

→ *Christophe HUGOT indique qu'il faut réaliser des études préliminaires en regardant particulièrement les effets cumulés du jumelage, d'autant plus que les projets se croisent par endroit. L'opportunité d'un jumelage doit être étudiée plus en détails.*

**L'association Barrage** indique que des questions se posent au niveau du Palais-sur-Vienne, notamment sur le raccordement à la ligne Paris-Toulouse (une ou deux voies), l'insertion (mise en place d'un viaduc), l'impact cumulé des convois de fret et de la LGV sur le bruit ou encore la biodiversité. Elle s'étonne qu'aucun débat n'ait eu lieu avec le conseil municipal.

→ *Christophe HUGOT indique qu'il est prévu un raccordement à double voie au niveau du Palais-sur-Vienne et que d'autres éléments seront apportés dans l'exposé ci-après. Richard ROUSSEAU rappelle qu'il existe d'ores et déjà un raccordement au Palais-sur-Vienne, celui de la ligne Limoges-Meymac à la ligne Châteauroux-Limoges.*

**L'association Barrage** indique que ce raccordement est situé plus loin des habitations.

→ *Richard ROUSSEAU précise que le raccordement dans le cadre du projet se situera à 2 km de l'autre raccordement du Palais-sur-Vienne. Christophe HUGOT rappelle que sur la ligne POLT les trains circuleront avec une vitesse réduite à 100 km/h au droit du raccordement (au lieu de 160 km/h actuellement).*

#### **Reprise de la présentation par Christophe HUGOT**

- Environ 240 km ont été étudiés au 1/25000. Des choix restent à réaliser sur certaines sections (cf. diaporama joint) et nécessitent des investigations complémentaires sur les milieux naturels. D'autres ont été effectués en concertation étroite avec les élus et la population. Les échanges avec les communes se font aujourd'hui sur la base des plans au 1/5000 afin de caler plus précisément le tracé et d'étudier les rétablissements et les mesures d'insertion.

**L'association Les Amis de la Terre** juge qu'il faudra plus que des mesures compensatoires pour contenter les associations.

→ *Sophie TETON précise que les études au 1/5000 permettront d'apporter des éléments plus précis en termes d'insertion. Les études complémentaires sur le milieu naturel se poursuivent. Christophe HUGOT indique que lorsqu'un enjeu sur le milieu naturel est fortement suspecté, les analyses se poursuivent sur l'ensemble des variantes.*

**L'association Poitou-Charentes Nature** demande si RFF sera prêt à modifier le tracé si l'une des variantes considérées aujourd'hui comme la moins impactante se révèle être plus impactante lorsque les résultats d'études au 1/5000 seront connus.

→ *Sophie TETON indique que les zones les plus sensibles du point de vue environnemental sont connues. En tout premier lieu, RFF cherche à éviter les sensibilités. Si cela n'est pas possible, il cherche à réduire depuis l'étape 1 les impacts et, en dernier recours à les compenser. Christophe HUGOT rappelle qu'une analyse multicritères est réalisée sur l'ensemble de la zone. Les études au 1/5000 permettront d'affiner le tracé et d'éviter certaines contraintes.*

**L'association Poitou-Charentes Nature** indique qu'il ne suffit pas de décaler de 20 à 30 mètres le tracé pour éviter toutes les contraintes. Il s'agit là d'une technique pour gagner du temps. Elle demande si RFF est prêt à modifier des parties importantes du tracé en cas de contraintes fortes révélées lors des études complémentaires menées au 1/5000.

→ *Sophie TETON réaffirme que les enjeux forts sur l'environnement naturel sont d'ores et déjà connus. RFF a cherché à éviter ces enjeux. Les études complémentaires menées et le calage plus précis du tracé permettront d'affiner les choses.*

**La Fédération de Pêche de la Vienne** pense que le choix du comité des financeurs de passer à Aslonnes plutôt qu'à l'Ouest de Smarves, comme cela était initialement prévu, est purement politique et ne résulte pas d'un choix technique de RFF.

→ *Christophe HUGOT précise que des analyses multicritères ont été réalisées sur les zones de passage préférentielles permettant de présenter au comité des financeurs les avantages et les inconvénients de chaque zone de passage. Les solutions présentées au comité des financeurs sont les meilleures en termes d'insertion. Le comité des financeurs a choisi l'une des solutions présentées. Richard ROUSSEAU précise que différentes solutions ont été analysées. Le comité des financeurs a fait un choix en fonction des évaluations techniques et environnementales menées par RFF. La décision ne revient pas à RFF mais aux partenaires financeurs du projet.*

**Un participant** indique que la zone de passage par Smarves passait dans le bois de Saint-Pierre. La zone de passage retenue par le comité des financeurs n'est pas moins bonne du point de vue de l'insertion.

**La Fédération de Pêche de la Vienne** s'étonne de ne jamais avoir vu les décideurs lors des réunions de concertation, menées sous l'égide des préfetures.

→ *Richard ROUSSEAU précise que Catherine COUTELLE et Alain CLAEYS, entre autres, ont participé à certaines réunions.*

**Le Conseil Général de la Vienne** précise qu'il n'a pris aucune délibération sur sa participation au financement de la ligne. Le Conseil Général a posé des conditions à ce financement, notamment la volonté d'avoir un engagement financier sur le doublement de la RN147, avant celui sur la LGV. Il rappelle que le Conseil Général s'est engagé sur la ligne Sud Europe Atlantique et que le président du Conseil Général est en contact avec les maires, qui ont majoritairement pris des délibérations contre le projet.

**L'association Limousin Environnement** indique que depuis le débat public de 2006, la préoccupation majeure de RFF a été le temps de parcours et le coût et estime que l'impact environnemental, quel que soit le tracé, sera considérable. Elle estime que l'on ne pourra pas éviter, afin de limiter les impacts environnementaux et de faciliter l'insertion, des ouvrages importants, type tranchée couverte, viaduc ou encore tunnel. Ces ouvrages auront un poids conséquent dans le coût du projet et, leurs coûts ne sont pas, à ce stade, évalués. Elle demande si le comité des financeurs a été informé que le coût global du projet peut être 25% plus élevé que ce qui a été prévu.

→ *Christophe HUGOT rappelle que des provisions ont été prises dans l'estimation du projet en étape 1 des études : le coût annoncé est en effet estimé à [-30% ; 0%]*

**L'association Poitou-Charentes Nature** indique que sur la ligne Tours-Bordeaux, tout a été fait dans l'optique de faire des économies. De fait, aucun ouvrage lourd, permettant de réduire les impacts, n'a été réalisé.

**Un participant** rappelle qu'il a demandé que l'on utilise les emprises de la ligne existante pour jumeler la LGV avec la ligne existante ou encore que l'on étudie le jumelage avec la RN147.

**L'association Poitou-Charentes Nature** rappelle que tous les spécialistes pensent que le jumelage ne constitue pas toujours une bonne solution dans la mesure où les profils en long sont différents. La solution de jumelage peut entraîner d'importants délais, de 70 mètres de large dans certains cas.

→ *Christophe HUGOT rappelle que des études ont été réalisées sur l'opportunité d'un jumelage avec la ligne existante et que les résultats ont été présentés en atelier. Compte tenu du caractère sinueux de la ligne classique, le jumelage n'est pas satisfaisant. L'opportunité d'un jumelage avec la RN147 existante est également analysée suite à des demandes locales. Il semblerait qu'il soit possible entre Moulismes et Bussière-Poitevine.*

**Le Conseil Général de la Vienne** rappelle que le financement du doublement de la RN147 ainsi que sa réalisation sont des préalables à la LGV. Le jumelage est techniquement très difficile. Néanmoins, il s'étonne qu'à Lhonnaizé par exemple, la RN147 passe d'un côté du village et que la LGV de l'autre et indique qu'il serait préférable de jumeler les deux projets.

**La Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin** indique qu'elle ne remet pas en cause les études réalisées mais constate que le bureau d'études mandaté par RFF ne connaît pas suffisamment le terrain. Elle invite RFF à consulter les représentants de la fédération qui sont des « connaisseurs du terrain ». A ce titre, elle a demandé à RFF que ses représentants assistent aux réunions locales, sans réponse aujourd'hui. Elle regrette également que la méthodologie d'études, qui était claire et rigoureuse en étape 1, devienne aujourd'hui de plus en plus floue. Le choix de variantes effectué par RFF n'est pas suffisamment explicité. La méthodologie appliquée n'est pas suffisamment connue par les acteurs.

→ *Sophie TETON précise qu'il s'agit justement aujourd'hui de présenter la méthodologie des études sur le bruit et le paysage, qui constituent des éléments de comparaison des variantes. Richard ROUSSEAU précise que les bureaux d'études se basent sur des données locales issues des échanges avec les élus et la population. Christophe HUGOT rajoute que la concertation locale sert également à alimenter les études.*

**La Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin** indique qu'il aurait été judicieux de définir et de présenter aux acteurs les enjeux pour chaque variante. Les acteurs manquent d'informations sur certains territoires et RFF n'explique pas suffisamment la méthodologie appliquée pour comparer les variantes.

→ *Christophe HUGOT précise qu'une présentation des enjeux de chaque variante a été faite lors de la plénière des ateliers en janvier dernier, et n'a donc pas été rappelé ici. Le détail des analyses sera présenté dans le dossier de consultation.*

**Le SDPPR de la Haute-Vienne** se demande pourquoi RFF n'a pas choisi de suivre le site naturel de la vallée de la Gartempe, plutôt que de passer dans les Monts de Blond.

→ *Christophe HUGOT indique que ce secteur, plus au Nord, comporte des sensibilités environnementales (Natura 2000) et des contraintes en termes de bâti. La solution Sud présente un compromis. Il s'agit cependant d'une zone où l'insertion paysagère va être analysée dans les moindres détails.*

### Présentation des fonctionnalités du projet par Christophe HUGOT

cf. diaporama pages 44 à 49 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Le principe de la voie unique a été confirmé par le comité des financeurs du 6 juillet 2009. Le positionnement de la voie unique dépend du cadencement en gare de Poitiers à l'horizon du projet. Son dimensionnement, ainsi que le positionnement des voies d'évitement, sont fonction de la robustesse, c'est-à-dire du temps maximum de retard ou décalage d'un train que la ligne est capable d'absorber sans incidence sur le train suivant. Cette robustesse est évaluée à 10 minutes dans le sens Limoges-Poitiers et à 13 minutes dans le sens Poitiers-Limoges ;
- En cas de retard ou décalage d'un train supérieur à ces robustesses, les voies d'évitement permettront de limiter les retards supplémentaires à moins de 10 min. sur les trains suiveurs ou croiseurs. Deux voies d'évitement sont prévues et ont un impact sur les tracés étudiés : l'une à Bussières-Poitevine, l'autre entre Bellac et Blond. Il est prévu 28 km de voies doubles : le franchissement de la Dive et celui de l'A20 ainsi que le raccordement sur la ligne Paris-Toulouse au Palais-sur-Vienne se feront à double voie. Le franchissement de la Vienne, quant à lui, se fera à voie unique ;
- D'autres études sont à mener sur la ligne nouvelle, et notamment le positionnement de la base travaux et les divers équipements de la ligne (sous-stations électriques, signalisation, etc.).

**L'association Barrage** souligne qu'il y aura certainement un second viaduc à prévoir sur la ligne classique au niveau du Palais-sur-Vienne compte tenu de la présence d'un dénivelé de plus de 70 mètres

→ *Christophe HUGOT confirme qu'un ouvrage sera à prévoir.*

**Le Conseil Général de la Vienne** demande si le barreau Poitiers-Limoges constitue les prémices du projet Altro, c'est-à-dire la réalisation d'une transversale entre Genève et Nantes. Il s'interroge sur l'opportunité de la voie unique dans un tel cas de figure et se demande s'il ne faut pas prévoir une double voie dès maintenant ou, tout au moins, des réserves foncières.

→ *Christophe HUGOT précise que la voie unique est dimensionnée pour la circulation d'un train par jour et par sens. De plus, il est prévu de faire circuler des TGV© simples. La ligne dispose de réserves de capacité en nombre de trains par jour par rapport au trafic attendu. Il est également possible de changer le matériel roulant (passage de TGV© simples à doubles ou duplex). Richard ROUSSEAU indique que le projet Altro ne fait pas partie de la commande sur la LGV Poitiers-Limoges. La voie unique ne constitue pas pour autant une ligne au rabais. La voie unique est utilisée au Japon depuis très longtemps. A ce jour, les Japonais n'ont pas eu besoin de doubler les voies. Des solutions intermédiaires existent bien, notamment en jouant sur les capacités des rames et sur le matériel roulant.*

**L'association Barrage** indique que le projet ne prévoit pas de circulation de fret ferroviaire. Il ne constitue donc pas le premier maillon de la transversale.

**Poitou-Charentes Nature** désire savoir si le projet Altro fait parti des programmes ferroviaires nationaux. Elle fait part de son agacement d'entendre que la LGV Poitiers-Limoges constitue le premier barreau de la transversale.

→ *Richard ROUSSEAU indique que ce projet ne fait pas partie de la commande sur la LGV Poitiers-Limoges. Christophe HUGOT rajoute qu'il ne faut pas opposer la LGV Poitiers-Limoges et la réalisation de la transversale.*

**L'agglomération de Limoges Métropole** précise qu'Altro constitue une démarche de lobbying plus qu'un réel projet programmé par l'Etat, même si son intérêt est réel, la France ayant besoin de transversales ferroviaires. Le

projet Altro est majeur et soutenu par beaucoup de collectivités pour que la réalisation de la transversale soit un jour au programme du schéma national des infrastructures.

### **Présentation des études paysagères par Loïc PIANFETTI, de la division de l'environnement de la SNCF**

*cf. diaporama dédié aux études paysagères et annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.*

- Il existe des contraintes majeures spécifiquement liées à la grande vitesse ferroviaire, notamment en raison de la géométrie rectiligne imposée par la ligne qui peut provoquer des terrassements importants et de nombreuses coupures. Toutefois, une LGV permet une plus faible consommation d'espaces par rapport à des infrastructures comparables (autoroute, etc.) ;
- Trois questions majeures sont présentes à travers les études paysagères : où passer ? comment passer ? comment laisser passer ?

**L'association Barrage** indique qu'elle a demandé la réalisation d'un bilan carbone avant l'enquête publique, sans réponse à ce jour. Elle s'étonne que RFF n'amène aucune garantie aux associations sur ce point.

→ *Loïc PIANFETTI s'étonne de n'entendre que les associations environnementales. Les analyses conduites par RFF sont multicritères et itératives et ne concernent pas uniquement le milieu naturel et le paysage. Notre travail est de mesurer les impacts sur le paysage de l'infrastructure et, dans un second temps, les résultats sont confrontés à d'autres analyses et aux contraintes techniques. Il peut donc exister des contradictions. Des allers-retours sont donc incessants avec d'autres métiers. Le travail passe par une connaissance approfondie du terrain, la mesure précise des impacts, et enfin la production d'un schéma directeur paysager. L'ensemble de ces éléments est décliné et travaillé au 1/5000. Sophie TETON confirme que RFF souhaite réaliser un bilan carbone,*

### **Reprise de la présentation des études paysagères par Loïc PIANFETTI**

- L'analyse paysagère est conduite dans l'optique d'examiner les conséquences de l'infrastructure sur le socle et la trame ;
- L'objectif est de réécrire le paysage transformé sans le dénaturer. La démarche des études paysagères consiste à redéfinir la pression visuelle par des moyens d'intégration (propositions paysagères linéaires itératives, reconstitution de lisières, etc.) et des moyens de valorisation (silhouette de la ligne, proximité urbaine, lecture du paysage, etc.).

**Poitou-Charentes Nature** demande si le paysagiste cherche à équilibrer les déblais et les remblais.

→ *Loïc PIANFETTI précise que cela révèle des géotechniciens et non des paysagistes.*

**Poitou-Charentes Nature** se demande si RFF peut dénoncer le modelé réalisé par le paysagiste, par exemple au cas où RFF ne souhaiterait pas réaliser un déblai à un endroit précis. → *Loïc PIANFETTI précise que cela ne se passe pas comme ça, le relief guidant aussi la stratégie d'insertion paysagère. Ainsi plus le relief est chahuté, plus il y aura de déblais et plus il sera possible théoriquement de modeler. Les contraintes hydrologiques, sismiques, etc. sont également étudiées pour établir les modelés et peuvent rendre l'établissement des modelés difficiles. L'objectif reste bien sûr d'utiliser au mieux cet outil puissant.*

### **Reprise de la présentation des études paysagères par Loïc PIANFETTI**

- Pour traiter les coupures, les arbres en première ligne de celles-ci sont recépés en fin de travaux et en période favorable (hiver) pour reconstituer des lisières par rejets de souches. Les bandes de passages des engins sont également réduites au maximum ;

- L'étude paysagère comporte 4 volets : un état initial, qui constitue un travail de terrain de plusieurs mois. Une phase de comparaison des variantes est ensuite engagée, puis à une échelle plus fine, sur le tracé final, l'étude des impacts et les mesures d'insertion dans le paysage envisagées ; Enfin, les études se terminent par la réalisation d'un schéma directeur paysager qui est un document de synthèse permettant la poursuite ultérieure des études.

**Un participant** demande comment se mesure l'impact cumulé avec une autre infrastructure, par exemple en cas de jumelage.

**Le SDPPR de la Haute-Vienne** demande si une partie de l'étude paysagère est réalisée en se plaçant du côté du voyageur. → *Loïc PIANFETTI répond qu'il ne s'agit pas de mener l'étude en prenant comme référentiel le voyageur. L'étude est menée dans la ZPP et même au-delà en fonction du relief. L'enjeu paysager est d'autant plus fort que les covisibilités sont lointaines.*

**Un participant** demande si l'étude paysagère est essentiellement visuelle ou si elle s'attache également à rendre compte de la manière dont les populations « vivent » le paysage (analyse plus culturelle du paysage). → *Loïc PIANFETTI répond que l'analyse est à la fois visuelle et culturelle. Les habitants de la zone ont également été interrogés. Il arrive effectivement que le paysagiste considère qu'à tel endroit les enjeux paysagers ne sont pas importants alors que, localement, la population sanctuarise le lieu. C'est par exemple le cas de l'étang de la Crouzette qui n'est pas un paysage emblématique stricto sensu mais qui revêt une valeur particulière pour la population locale. Il y a donc une dimension symbolique. Cependant, il faut d'abord réaliser une analyse en aveugle.*

**L'association Barrage** estime que l'ensemble des éléments présentés constituent des mesures de compensation. Il indique qu'il aimerait connaître maintenant les mesures d'évitement.

**Poitou-Charentes Nature** ne remet pas en cause la méthodologie présentée mais demande si les propositions faites seront prises en compte par RFF, jugeant que sur la ligne Bordeaux-Toulouse, rien n'a été pris en compte. De même, sur Tours-Bordeaux il a été réalisé un rapport paysager du point de vue du voyageur. De fait, aucune protection acoustique n'a été mise en place afin de ne pas dénaturer le paysage pour le voyageur de la ligne. → *Loïc PIANFETTI indique qu'il connaît l'étude en question et qu'il a décidé de ne pas y répondre. Sur d'autres projets, le choix a été fait de passer en tunnel et le paysage a été recousu en fonction de ce qui le constitue de manière solide. Il ne s'agit donc pas d'une mesure de compensation mais bien de réécriture cohérente du paysage respectant ce qui le fonde, pour insérer au mieux la ligne nouvelle, élément nouveau.*

#### **Reprise de la présentation des études paysagères par Loïc PIANFETTI**

- 8 secteurs ont été identifiés comme sensibles du point de vue paysager : la vallée du Clain, Lhonnaizé, la vallée de la Vienne, Saint-Bonnet-de-Bellac, Vaulry, Saint-Jouvent, la vallée de la Mazelle, le Palais-sur-Vienne. Ces sites présentent un enjeu paysager fort à très fort, les deux derniers sites présentant des enjeux en termes d'urbanisme.

**Un participant** demande où en sont les études paysagères.

→ *Loïc PIANFETTI précise que l'état initial de l'environnement est finalisé en Haute-Vienne et est en cours de rédaction en Vienne.*

**Un participant** demande si les données paysagères et les impacts du projet en terme paysager seront accessibles. → *Loïc PIANFETTI précise que les données seront accessibles dans le dossier de consultation.*

**Un participant** s'interroge sur la posture qu'aura RFF si le résultat des études paysagères vient remettre en cause une variante pressentie. Il serait par ailleurs intéressant de soumettre les comparaisons sur les variantes au public. Il faut que l'on puisse donner un avis sur ces analyses.

→ *Christophe HUGOT précise que l'ensemble des éléments d'analyse seront consultables dans le dossier de consultation. Des éléments seront également fournis, au fur et à mesure de l'avancée des études, au cours des réunions des ateliers.*

**Un participant** s'étonne de la capacité de RFF de fournir des résultats d'études au fur et à mesure, dans la mesure où le projet sera bouclé cet été.

→ *Christophe HUGOT indique que le comité des financeurs et la consultation formelle sont prévus cet été. Pour autant, les études se poursuivront après.*

**L'association Barrage** précise qu'elle cherche à faire éviter à RFF des erreurs grossières. Elle préconise que les participants des ateliers thématiques puissent consulter les comparaisons des variantes avant l'avis du préfet.

#### **Présentation du bruit (règlementation et études) par Sophie TETON**

*cf. diaporama dédié et annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.*

- La définition du bruit est délicate. Il s'agit d'une micro-variation de la pression de l'air. Les bruits ne s'additionnent pas de façon « classique » puisqu'il s'agit d'une échelle logarithmique. Le silence total n'existe pas. Un jardin calme a un niveau de bruit de 40 d(B)A. La répartition des niveaux de bruit est fonction également de la topographie;
- Il existe une réglementation spécifique au ferroviaire en matière de bruit (article L 571.9 du code de l'environnement). Les seuils à respecter sont distincts en fonction du type d'établissement (scolaires, santé logements, bureaux, etc.) ;
- Les études sont menées sur la base de 12 allers-retours entre 6h et 22h à 320 km/h avec des paliers entre 160 et 320 km/h au niveau des raccordements, en considérant que les études sont menées sur la base de TGV© Atlantique, plus bruyants ;
- L'analyse a 1/25000 s'effectue sur la proximité ou non du bâti. Au 1/5000, le travail sera effectué sur des coupes isophoniques avec des mesures en façade.

**L'association Barrage** indique qu'il existe des normes de bruit qui s'appliquent pour les entreprises afin de limiter l'impact sur le voisinage. Elle suggère de réaliser des comparaisons des seuils avec ceux utilisés pour les projets ferroviaires. Elle indique que ces niveaux, appliqués aux entreprises, sont de 56 db le jour et de 52 db la nuit.

→ *Sophie TETON confirme qu'établir des comparaisons des seuils pourrait être intéressant.*

**Poitou-Charentes Nature** indique qu'un nouvel indice est utilisé. Il permet d'intégrer l'émergence, l'« indice moyennant » étant irrecevable. L'indice moyennant n'est pas un indice scientifique. Il fonctionne uniquement lorsqu'on traverse une vallée encaissée.

→ *Sophie TETON indique qu'il s'agit pour autant du seul réglementairement reconnu et qu'à l'heure actuelle les indicateurs de type « événementiel » n'ont pas de seuil réglementaire. Ils sont en outre très peu reproductibles, même au sein d'une même famille de matériel.*

**Poitou-Charentes Nature** souligne que les recommandations de l'OMS sont bien plus satisfaisantes.

→ *Sophie TETON reconnaît les différences de normes en matière de bruit. Plusieurs indicateurs du niveau de bruit sont d'ailleurs à l'étude. Les recommandations de l'OMS sont intégrées dans les études d'impacts.*

**Poitou-Charentes Nature** recommande à RFF d'anticiper sur la réglementation en allant plus loin que la réglementation actuelle en matière de bruit qui est dépassée. C'est ce que préconisent les DRASS. Cela est d'autant plus nécessaire que la réalisation de protections phoniques, après la mise en service, est très compliquée. → *Sophie TETON indique qu'il est très difficile d'anticiper sur la réglementation.*

**L'association Barrage** indique que l'expropriation a généralement lieu à 25 mètres de la ligne. Elle demande s'il est possible d'augmenter la zone d'expropriation.

→ *Sophie TETON explique que la distance de 25 mètres constitue un ordre d'idée. C'est à l'étape suivante, lorsque le tracé sera calé, que des précisions seront apportées à ce sujet. En tout état de cause, peu d'habitations semblent concernées par des niveaux sonores au-delà de 60db.*

**L'association Barrage** indique que cette situation peut se rencontrer au niveau du Palais-sur-Vienne où le projet passe à flanc de collines et à proximité d'habitations.

→ *Sophie TETON indique qu'elle apportera plus de précisions lorsque les tracés seront affinés. Des mesures in situ seront effectuées d'ici un mois, sur des tracés plus précis, afin de caler les modèles. La protection à la source (mûr antibruit, merlons, etc.) est privilégiée au-delà du seuil réglementaire. Les aménagements paysagers peuvent également être utilisés pour atténuer le bruit. La concertation locale a aussi pour objectifs de mieux insérer le projet.*

**Un participant** s'interroge sur les conséquences du jumelage avec la RN147 en termes de bruit.

→ *Sophie TETON indique qu'il faut réaliser une modélisation plus poussée.*

**L'association Barrage** souligne que le calendrier lui semble impossible à tenir. Les résultats des études à venir peuvent considérablement faire varier le coût du projet. Sur la LGV Tours-Bordeaux, RFF n'a pas retenu les propositions paysagères faites par le bureau d'études. L'association s'interroge donc sur l'utilité des échanges et des expertises si RFF n'a pas les moyens financiers d'appliquer les recommandations faites. Elle se demande si RFF alertera le comité des financeurs sur les modifications probables du coût du projet à l'issue des résultats d'études à venir.

→ *Christophe HUGOT indique que RFF ne réalise pas des études uniquement par plaisir, mais pour améliorer l'insertion du projet dans les territoires. Les choix sont réalisés en fonction d'une analyse multicritères. Le comité des financeurs retiendra ensuite, au regard des études et des comparaisons réalisés, le meilleur tracé, c'est-à-dire le moins impactant pour les territoires. RFF présentera également au comité des financeurs le coût de chaque solution afin qu'il émette un avis éclairé.*

Christophe HUGOT conclut la réunion en remerciant les participants de leur présence.

**Fin de la réunion : 13h05**