



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Atelier Foncier

Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION

DATE DE LA REUNION

Point d'avancement sur les études de tracés
 Principe du jumelage avec la RN147 existante
 Calage des emprises
 Caractérisation des enjeux agricoles et sylvicoles
 Principes d'aménagement foncier

Le 20 avril 2010

REDACTEUR

PROCHAINES REUNIONS

D. DUPRE

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 Sarah					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
ARCADIS	EZRAN Sylvie					
MENSCOM	DUPRE David					
Egis Rail	BREDEL Jean-Eric					
Egis Rail	LATROY Gérard					
Egis Rail	FISCHBACH Stefan					

Participants à la plénière						
Garant de la concertation	PERIGORD Michel					
ADASEA	GUERIN Claude					
ADE Vienne et Haute Vienne	LAGRANGE Pierre					
ADE Vienne et Haute Vienne	LAUREMTIE François					
Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne	CHASSERIEAU Fanny					
Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne	VIGOUROUX Laure					
Chambre d'Agriculture de la Vienne	CALVO Laetitia					
Chambre d'Agriculture de la Vienne	GUILLON Alain					
Chambre d'Agriculture de la Vienne et Chambre Régionale	PATRIER Michel					
Conseil Général de Haute-Vienne	GENTES Thierry					
Conseil Général de Haute-Vienne	TIXIER-IVANCIC Stéphanie					
Conseil Général de la Vienne	DUFOUR Hélène					
Conseil Général de la Vienne	PICHON Patrick					
CRPF Limousin	DIDOLOT François					
CRPF Poitou-Charentes	FORMERY Mathieu					
CRPF Poitou-Charentes	MOUNIER Marc					
DDT de la Vienne	KLEIN Aurélie					

DRAC Limousin	SOYER Claire				
DRAC / SRA Poitou-Charentes	MAZIERE Marlène				
DREAL Limousin	POUPELLOZ Bernard				
DREAL Poitou-Charentes	LAURENCON Patrick				
DREAL Poitou-Charentes	LOMONT Benoît				
FDSEA Vienne	AUGEREAU Pierre				
FDSEA Vienne	MOUNEAU Régis				
Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin	JAUNAY Emeline				
Fédération Départementale des Chasseurs de la Haute-Vienne	MAURY André				
Fédération Départementale des Chasseurs de la Vienne	RONCHI Maxence				
SAFER Poitou-Charentes	POUBLANC Alain				
SAFER Poitou-Charentes	GUILBARD Christian				
SDPPR de la Haute-Vienne	DE MONVALLIER Jean				
SDPPR de la Vienne	DE MONVALLIER Hervé				
Ville de Limoges	FOURGNAUD Frédéric				
Ville de Limoges	PAIN Pascal				
Ville de Limoges	MARTIN Eric				

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	Du
CR	MEN	2694	1		17/05/10

Début de la réunion à 14 h 25

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

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.

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 » a émergé au cours 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.
- 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 milieux naturels ;
- Sur les communes de Lhommaizé, Civaux et Mazerolles, une première variante « Sud La Carte » au tracé-test 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 de 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, Gouex 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 ;
- 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.
- 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. Etant 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 Etang 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 Etang 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.
- 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.
- 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.

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. Son dimensionnement, ainsi que le positionnement des voies d'évitement, sont fonction de la robustesse, c'est-à-dire du temps maximum de retard 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'ADE de la Vienne et de la Haute-Vienne indique qu'il est prévu un pont à une voie au niveau de Lussac-les-Châteaux. Elle se demande si la voie unique à ce niveau-là ne représentera pas une contrainte dans l'évolution ultérieure de la voie. → *Jean-Eric BREDEL indique que s'il est nécessaire de faire évoluer la ligne, il sera possible de réaliser un deuxième pont à quelques mètres d'intervalles du premier.*

L'ADE de la Vienne et de la Haute-Vienne estime qu'il s'agit bien d'un frein à l'évolution de la voie puisqu'il sera nécessaire de réaliser un second ouvrage. → *Christophe HUGOT précise qu'il est prévu de faire circuler 12 trains/jour/sens. Avec un tel niveau de cadencement et de circulation, la grille horaire de la ligne ne sera pas saturée. Il existe donc des réserves de capacité, en cas d'augmentation de la demande. Par ailleurs, il sera également possible de modifier le matériel roulant par l'utilisation de TGV® double ou duplex à plus grande capacité. En dernier recours, dans 40 ou 50 ans, le doublement de la voie pourra être envisagé. Jean-Eric BREDEL confirme qu'il existe des réserves de capacité sur la ligne. Il est également possible d'augmenter le nombre de trains en circulation en améliorant la signalisation sans doubler la voie.*

Un participant se demande pour quelle raison une voie unique n'a pas été également prévue sur la ligne Tours-Bordeaux, si elle constitue une solution viable

→ *Jean-Eric BREDEL indique que la conception de la ligne est adaptée en fonction des prévisions de trafics. Christophe HUGOT indique que la différence d'emprise entre une voie unique et une voie double est faible (environ 6 mètres).*

Présentation du jumelage avec la RN147 existante par Stephan FISCHBACH

cf. diaporama dédié au jumelage avec la RN147 annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Le jumelage avec la RN147 existante est en cours d'études suite à une forte demande locale. A ce stade, une section serait plus favorable à un jumelage avec la RN147, entre Plaisance et Saint-Bonnet-de-Bellac (15km environ), compte tenu de son caractère rectiligne (faible variation du profil en long). Toutefois, une petite portion nécessite une séparation de la LGV avec la RN147 au niveau de Bussière-Poitevine. Cela explique le fait que de nombreuses variantes ont été étudiées ;

- Le jumelage de deux infrastructures ne peut se faire qu'à la condition qu'il y ait une totale sécurité pour les usagers de la route et de la LGV. On aménage donc entre les deux infrastructures un dispositif de sécurité. Ce dispositif a pour objectif d'empêcher tous les usagers de la route d'entrer dans les emprises ferroviaires. Ce dispositif est d'autant plus conséquent que les infrastructures sont proches. Il en existe deux types : le merlon (ou le fossé) ou le mur de sécurité ;
- L'avantage du mur de sécurité est qu'il permet de rapprocher les infrastructures. Néanmoins, il est plus coûteux et s'intègre moins bien d'un point de vue paysager. La hauteur de ces dispositifs est de 3 mètres. Elle peut être utilement augmentée afin que le dispositif joue le rôle de protection acoustique. Le merlon est privilégié pour la LGV Poitiers-Limoges. Cependant, un mur de sécurité pourra être aménagé dans les endroits où l'on cherche à rapprocher les infrastructures, notamment pour les passages faune et pour certains rétablissements de voirie;
- Le jumelage a quelques contraintes. Il peut occasionner des délais importants et à des incidences sur le franchissement des infrastructures et donc sur le coût du projet.

Présentation du calage de l'emprise définitive par Stephan FISCHBACH

cf. diaporama dédié au calage de l'emprise définitive annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Il convient de distinguer les emprises définitives du projet avec celles nécessaires pour les travaux. Les emprises définitives sont celles acquises par RFF pour installer l'infrastructure. Les emprises pour les travaux sont des acquisitions provisoires rétrocédées à la fin des travaux, ou des occupations temporaires. Il y a des cas où ces acquisitions provisoires sont conservées par les mairies pour y faire des aménagements ;
- L'ensemble du domaine de la LGV doit être sécurisé pour empêcher les intrusions. C'est la raison pour laquelle une clôture est installée, de 2 mètres de haut, et décalée de 4,50 mètres de la première entrée en terre. Pour comprendre ce qu'est une emprise définitive, il faut partir des clôtures. La limite de l'emprise est une bande qui définira la surface à acquérir déportée de 0 à 75 cm par rapport à la clôture. Dans une zone forestière, l'emprise est déportée de 3 mètres supplémentaires ce qui permet de faciliter le déboisement et l'entretien ;
- Les emprises temporaires sont des surfaces utilisées pour les travaux (tout ou partie de la base travaux, du chantier de stockage provisoire des matériaux, des pistes latérales de chantier, etc.). Une base travaux est mise en œuvre pour assurer la réalisation de toute pose sur la plate-forme ferroviaire ;
- Certains éléments influent sur l'emprise : la hauteur du déblai, du remblai, l'aménagement des risbermes ou des barquettes, l'aménagement paysager et acoustique, la voie unique ou double, l'installation de sections d'évitement, l'assainissement longitudinal, les dispositifs de sécurité, les ouvrages ponctuels (aire de montage, antenne GSM-R, etc.) ;

Un participant demande à RFF le nombre de base travaux prévu sur la ligne. → *Jean-Eric BREDEL précise qu'il y a 2 stratégies possibles actuellement une base travaux centrale ou deux bases travaux excentrées. Des installations ferroviaires existent au nord de Limoges (faisceau de Vinténat) et peuvent être probablement réutilisées. Sur la ligne et en particulier en Vienne, une dizaine de sites ont été étudiées et trois sites potentiels sont aujourd'hui encore en cours d'analyse. Christophe HUGOT précise que l'avantage du faisceau existant au Nord de Limoges est qu'il ne nécessite pas d'emprise supplémentaire. Richard ROUSSEAU précise qu'il s'agit du faisceau Nord du triage de Puy Imbert, situé en face de l'usine Renault.*

Un participant demande quelle est la surface d'une base travaux. → *Jean-Eric BREDEL indique qu'une base travaux type fait entre 35 et 40 hectares. Plus de 500 personnes travailleront à partir de ce site et constitueront donc un vivier de consommation locale pendant 2 ans.*

Un participant demande comment est définie la servitude complémentaire nécessaire à l'entretien dans les sections forestières. Il prend l'exemple d'une ligne EDF haute tension où une servitude de 40 mètres de part et d'autres est rajoutée de chaque côté de l'emprise.

L'ADE de Vienne et de Haute-Vienne demande si RFF est responsable de l'entretien de la clôture provisoire installée pour sécuriser le chantier. → *Stephan FISCHBACH indique qu'il n'y a pas nécessairement de règles d'installation systématique de clôtures de sécurité en phase travaux. En tout état de cause, quand elles existent, elles sont installées par les entreprises de construction, qui en assurent également l'entretien. Jean-Eric BREDEL précise que ce point n'est valable que dans le cadre des travaux de génie civil. Par contre, pour les travaux d'équipements ferroviaires, ce sont les clôtures définitives de protection de la ligne qui sont utilisées pour sécuriser l'accès aux chantiers. Gérard LATROY indique que les clôtures définitives sont posées à la fin du chantier génie civil et sont propriétés de RFF qui en assure l'entretien.*

Présentation des enjeux agricoles par Alain GUILLON de la Chambre d'Agriculture de la Vienne

cf. diaporama dédié à l'agriculture et à la sylviculture (pages 1 à 36) annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Afin de préserver la pérennité des activités agricoles et sylvicoles, l'incidence du projet sur ces activités a été évaluée. Elle suit trois étapes : une analyse de l'état initial et la définition des enjeux agricoles et sylvicoles qui portent sur un fuseau large, l'approfondissement de l'analyse au niveau des variantes et enfin l'étude de la solution retenue ;
- Pour mener à bien ce travail, un pôle de compétence a été constitué dont l'ADASEA de la Vienne est le chef d'orchestre. La partie agricole a été conduite par les Chambres d'Agriculture de la Vienne et de la Haute-Vienne ainsi que par les SAFER de Poitou-Charentes et du Limousin. Le diagnostic sylvicole a, quant à lui, été réalisé par les CRPF de Poitou-Charentes et du Limousin ;
- Le travail a été mené sur la ZPP choisie par le comité des financeurs du 6 novembre 2009. Un classement des exploitations agricoles a été effectué au regard de l'impact sur le foncier, des moyens et des modalités de production ;
- En plus des éléments statistiques disponibles, qui dataient un peu, des enquêtes communales ont été effectuées afin de dégager les principales caractéristiques de l'activité agricole. Ce travail d'enquête a été mené fin 2009 et s'est terminé il y a quinze jours. Les données collectées ont été traduites en éléments cartographiques. L'ensemble des agriculteurs de chaque commune a été invité à des commissions communales constituées de deux ateliers : l'un où il s'agissait de remplir un questionnaire, afin de collecter des données sur l'exploitation (nombre de salariés, emploi foncier, production végétale, animale, etc.), l'autre plus cartographique afin de localiser les éléments surfaciques, les bâtiments d'exploitation et les équipements parcellaires. Les données ne sont pas forcément exhaustives dans la mesure où du côté de la Vienne, certains agriculteurs ont refusé de participer. Il manque donc des éléments, en Vienne, pour les communes ;
- La Vienne et la Haute-Vienne comptent respectivement un peu moins de 6 000 et 5 000 exploitations agricoles pour une surface moyenne de 125 et 86 hectares, pour les exploitations dites professionnelles. Le secteur agricole a vu son nombre d'actifs diminuer de 64% et 62% en Vienne et en Haute-Vienne. En Vienne, le secteur est avant tout représenté par de la polyculture (54%). En Haute-Vienne, l'élevage

constitue l'activité principale (57%). La surface agricole utile concernée par la zone de passage est d'environ 5000 hectares en Vienne et de 4000 hectares en Haute-Vienne. Les communes les plus concernées en pourcentage de surface (environ 40%) sont Dienné, Gizay et Moulismes en Vienne, et les communes de Vaulry, Peyrat-de-Bellac et Saint-Jouvent en Haute-Vienne. Ce sont respectivement environ 125 et 135 exploitations qui sont directement concernées par la zone de passage en Vienne et en Haute-Vienne ;

- En Vienne, les deux principales régions agricoles concernées par le projet sont les terres de Brandes et les confins granitiques. En Haute-Vienne, il s'agit de la Basse Marche et du Haut-Limousin ;
- Au niveau pédologique, en Vienne, les sols sont argilo-calcaires à bons potentiels entre Iteuil et Miosson. Après le franchissement de la Vienne, on retrouve des sols variables sur argile à potentiel faible et moyen. En Haute-vienne, les sols à meilleur potentiel se situent entre Bussière-Poitevine et le Bellacois ;
- Il existe de grandes disparités en termes d'évolution de populations entre les zones périurbaines et les zones rurales. En Vienne, l'évolution de la population sur les communes concernées par le fuseau est plus importante ;
- En Vienne et en Haute-Vienne, les agriculteurs de moins de 40 ans sont respectivement 10 et 13% de plus sur le fuseau que sur l'ensemble du département. Il y aura donc un enjeu important en termes d'aménagement foncier. Les agriculteurs de plus de 55 ans représentent 22% dont respectivement, en Vienne et en Haute-Vienne, 1 sur 5 et 1 sur 4 déclarent être sans repreneur.

Le SDPPR de la Haute-Vienne demande si une différence a été établie entre le propriétaire exploitant et l'exploitant à bail. → *Alain GUILLON (Chambre d'Agriculture de la Vienne) précise que ce distinguo n'a pas été réalisé à ce stade. Il convient cependant de l'utilité de cette distinction.*

Un participant s'interroge sur le sens à donner à l'absence de repreneur. Il demande si cela signifie qu'il n'y a pas de repreneur familial ou que la propriété n'est pas « repreneable ». → *Alain GUILLON (Chambre d'Agriculture de la Vienne) indique qu'il n'a pas le détail de ces déclarations. Il précise que cela signifie a minima qu'il n'y a pas de repreneur familial.*

Un participant indique que cette distinction est essentielle. → *Alain GUILLON (Chambre d'Agriculture de la Vienne) déclare que ces informations doivent effectivement être approfondies.*

Un participant indique que le projet de LGV ne facilitera pas la reprise de l'exploitation.

Reprise de la présentation des enjeux agricoles par Alain GUILLON de la Chambre d'Agriculture de la Vienne

- En Vienne, 600 installations ont été dénombrées entre 2004 et 2009 dont 45 sont concernées par le fuseau. Elles se situent principalement sur les communes d'Ariers, Lathus, Moulismes et Vernon. En Haute-Vienne, 1 082 installations ont été dénombrées entre 2004 et 2009 dont 123 se situent sur la ZPP. Elles se situent principalement sur les communes de Blond, Saint-Barbant, Bellac, Saint-Jouvent et Chamboret ;
- En Vienne, sur la totalité des communes concernées par le projet, on dénombre environ 150 sites de bâtiments d'exploitation et/ou sites particuliers (élevage grande taille et centres équestres). Plus de la moitié des bâtiments ont moins de 20 ans. En Haute-Vienne, sur les communes concernées par le projet, on dénombre environ 180 sites de bâtiment d'exploitation et/ou sites particuliers (vente direct, hébergement agro-tourisme, etc.). Ces bâtiments sont un peu plus vieux qu'en Vienne, même s'ils ont été mis aux normes et sont donc fonctionnels ;

- En Vienne, on retrouve dans la ZPP plus de petites et de grandes exploitations que la moyenne du département. En Haute-Vienne, les exploitations sont plus grandes (deux fois plus d'exploitation de plus de 200 hectares) ;
- Sur les deux départements, quelques exploitations sont engagées dans des démarches qualités : 6 et 28 exploitations sont en label rouge en Vienne et en Haute-Vienne ;
- En Vienne, le marché foncier n'est globalement pas très actif sur les communes concernées par le fuseau. Les marchés fonciers les plus actifs se situent sur les cantons d'Iteuil, Moulismes et Lathus-Saint-Rémy. En Haute-Vienne, le marché foncier est moyennement actif. Les cantons les plus actifs sont ceux de Mézières, Bellac et Nantiat ;

Présentation des enjeux sylvicoles par le CRPF du Limousin

cf. diaporama dédié à l'agriculture et à la sylviculture (pages 37 à 46) annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- La couverture forestière de la Vienne est de 16%, c'est-à-dire moins importante que la moyenne française et que la couverture forestière de la Haute-Vienne (27%). La sensibilité en termes d'impact du projet sur la sylviculture y est donc plus importante. Les forêts sont très largement privées : 93 et 97% en Vienne et Haute-Vienne, contre une moyenne française de 40%. Il s'agit d'une particularité de ces territoires. Les forêts sont constituées majoritairement de feuillus ;
- Le fuseau touche respectivement deux régions sylvicoles par département : Les Brandes et la Chataignerie-Limousine en Vienne, la Basse Marche et la Chataignerie-Limousine en Haute-Vienne ;
- Il existe différents modes de gestion, correspondant à la gestion forestière durable : les documents d'aménagements au sens de l'article L.133.1 du Code forestier, les plans simples de gestion, le règlement type de gestion simplifiée pour les propriétés plus petites, le code de bonnes pratiques sylvicoles ;
- Dans la zone de passage, la surface boisée représente 1 372 hectares et 2 007 hectares en Vienne et en Haute-Vienne, constituée d'une majorité de taillis en Vienne (45%) et d'une majorité de futaies de résineux (28%), de taillis avec réserves (25%) et de taillis (23%) en Haute-Vienne ;
- En Vienne, la moitié de la surface boisée concernée par la zone de passage est exploitée par la chasse privée, tandis qu'elle représente 33% en Haute-Vienne.

Un participant demande si le CRPF dispose des données nationales sur le pourcentage des surfaces boisées exploitées par la chasse privée.

La Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin indique qu'il est difficile d'établir des comparaisons avec les données nationales dans la mesure où les statuts ne sont pas identiques.

Présentation des sensibilités agricoles liées au passage de la LGV par Alain GUILLON de la Chambre d'Agriculture de la Vienne

cf. diaporama dédié à l'agriculture et à la sylviculture (pages 47 à 50) annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Trois ensembles de données ont été pris en compte : les personnes employées, la répartition jeunes et moins jeunes et la perception de l'avenir de l'exploitation (30 points sur 200), la présence de bâtiment d'exploitation (60 points sur 200) ou encore l'organisation parcellaire et l'occupation des sols (110 points sur 200) ;

- La note de sensibilité s'évalue sur une graduation allant de faible à très forte. On constate que beaucoup d'exploitations sont classées en enjeux forts à très forts, en Vienne : 1/3 des exploitations sur 50% de la surface agricole utile (SAU). Du côté de la Haute Vienne, 80% des exploitations ressortent avec une sensibilité assez forte à forte, pour 90% de la SAU.

Présentation des sensibilités sylvicoles liées au passage de la LGV par le CRPF du Limousin

cf. diaporama dédié à l'agriculture et à la sylviculture (pages 51 à 54) annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Le calcul de la sensibilité sylvicole inclut les surfaces concernées, l'existence ou non d'un document de gestion durable, les types de production ainsi que la desserte des surfaces boisées. La note de sensibilité est attribuée par filot boisé homogène ;
- Les résultats sont plus éclatés qu'en matière d'agriculture. Ils montrent également que certains propriétaires font des efforts de gestion. Ils seront donc privilégiés par rapport à d'autres qui se situent plus dans une logique d'autoconsommation.

Le CRPF de Poitou-Charentes indique que l'infrastructure aura d'autant plus d'impact en Poitou-Charentes que le taux de boisement est modeste. Il convient de ne pas engendrer de morcellement.

Un participant demande si l'accessibilité aux forêts est l'un des critères de sensibilité. → *Le CRPF de Poitou-Charentes confirme cet élément.*

Présentation des aménagements fonciers par Alain GUILLON de la Chambre d'Agriculture de la Vienne

cf. diaporama dédié à l'agriculture et à la sylviculture (pages 56 à 67) annexé au présent compte-rendu. Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Les Conseils Généraux de la Vienne et de la Haute-Vienne seront les maîtres d'ouvrages de la procédure d'aménagement foncier. Le code rural impose à RFF de participer financièrement. L'aménagement foncier est une procédure qui permet de réduire et de compenser les impacts. La commission communale ou intercommunale d'aménagement foncier décidera de l'opportunité d'un aménagement foncier. Si la procédure est engagée, cette commission peut opter pour un aménagement foncier avec exclusion ou avec inclusion de l'emprise de l'ouvrage ;
- Si la commission renonce à l'aménagement foncier, les terrains seront acquis sans restructuration du parcellaire. Chacun aura à négocier au cas par cas pour les indemnités ;
- Dans le cas d'un aménagement avec exclusion, les terrains sont acquis par RFF. Il s'agit essentiellement de rétablir une perte de surface pour les propriétaires et exploitants directement impactés par l'emprise du projet ;
- Dans le cas d'un aménagement avec inclusion, la perte de surface est répartie sur l'ensemble des propriétaires et exploitants concernées par le projet. Les impacts sont mutualisés sur toutes les propriétés. Les indemnités sont redistribuées aux propriétaires et exploitants au prorata du prélèvement subi ;
- Les commissions d'aménagement foncier ont libre choix du type d'aménagement en fonction des caractéristiques et de la superficie du périmètre perturbé : morcellement des propriétés, nombre de propriétés touchées, importance des réserves foncières existantes, volonté locale d'individualisation ou de mutualisation des préjudices.

Le CRPF de Poitou-Charentes indique que cette procédure vaut aussi pour la sylviculture, avec l'obligation d'apporter des mesures compensatoires pour remplacer ce qui a été détruit. Il se satisfait du fait que certains terrains mal boisés ont été considérés comme éligibles aux mesures compensatoires.

L'ADE de la Vienne et de la Haute-Vienne se déclare inquiet en matière de rétablissement d'ouvrages dans la mesure où pour la modernisation de la ligne existante Poitiers-Limoges, des ouvrages ont été modifiés, notamment en hauteur, mais ne permettant plus à certains véhicules à grand gabarit d'accéder aux parcelles. → *Richard ROUSSEAU demande s'il y a des cas précis à communiquer, le gabarit standard camion ayant été préservé.*

L'ADE de la Vienne et de la Haute-Vienne indique qu'il s'agit de certains chemins communaux à Nouaille et à Fleuré.

Le SDPPR de la Haute-Vienne estime qu'un bon travail a été fait sur les exploitations agricoles et demande que le même soit effectué sur les propriétés agricoles. La distinction entre exploitants et propriétaires-exploitants doit être faite. → *Alain GUILLON (Chambre d'Agriculture de la Vienne) indique qu'une phase complémentaire est en cours et vise à approfondir les données.*

Le SDPPR de la Haute-Vienne indique qu'il avait été dit que cette distinction serait réalisée pour l'analyse → *Alain GUILLON (Chambre d'Agriculture de la Vienne) précise qu'il est difficile de réaliser cela au stade du fuseau mais que ce travail sera réalisé sur les emprises définitives. Christophe HUGOT confirme qu'une enquête parcellaire sera réalisée après la DUP à l'issue des études d'Avant Projet Détaillé.*

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

Fin de la réunion : 13h05