



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Séance plénière

Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION

DATE DE LA REUNION

Etude d'impact : objectifs et thématiques
 Etudes des milieux naturels : état initial et méthodologie
 Etudes hydrauliques : méthodologie
 Principes et objectifs de l'analyse territoriale (SPADT)
 Présentation détaillée des tracés au 1/5000^{ème}

Le 27 mai 2010

REDACTEUR

PROCHAINES REUNIONS

D. DUPRE

SOCIETES REPRESENTANTS TEL / FAX / MAIL PRES. ABS. DIFF. CONVOCA

Equipe projet

SOCIETES	REPRESENTANTS	TEL / FAX / MAIL	PRES.	ABS.	DIFF.	CONVOCA
RFF	POUZOLS Jean-Marc					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	DESCAMPS Pierre					
RFF	TETON Sophie					
RFF	THOMAS Jérôme					
RFF	TOUZI Fleur					
RFF	LHEURE Elodie					
RFF	FIENGA Hélène					
Consult ind	SEREY EIFFEL Philippe					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
MENSCOM	DUPRE David					
Egis Rail	BREDEL Jean-Eric					
Egis Rail	LATROY Gérard					
Egis Rail	FISCHBACH Stefan					

Egis Mobilité	TREGOUET Jean-Baptiste				
Egis Environnement	LABARRAQUE Dorothée				
Egis Eau	Jean-Hugues JUILLARD				
Egis Rail	PLAT Marie-Hélène				
Egis Rail	PEYRARD Fabien				

Participants à la plénière					
Garant de la concertation	PERIGORD Michel				
ADE 86-87	AUGEREAU Pierre				
ADE 86-87	MONNEAUX Régis				
ADE 86-87	LAGRANGE Pierre				
ALTRO	BERTRAND Guillaume				
ALTRO	GRIMAL Chantal				
ALTRO	BECHADE Jean-Claude				
Association Air de nos Campagnes	CHEVALLIER Christian				
Association Air de nos campagnes	PERRIN Philippe				
Association Barrage	TRICART Yvan				
Association Barrage	TRICART Michèle				
Association Les Amis de la Terre Limousin	LAPLANTE Martine				
Association Vigilance Saint-Jouvent	MORICHON Nathalie				
Association Vigilance Saint-Jouvent	MARRIAUX François				
Association Vigilance Saint-Jouvent	MULLER Maryvonne				
Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne	GOUPY Bernard				

Chambre d'Agriculture de la Haute-Vienne	CHASSERIEAU Fanny					
Chambre d'Agriculture de la Vienne	PATRIER Michel					
Chambre d'Agriculture de la Vienne	CALVO Laëtitia					
Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne	MARTINET J.-F.					
Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Limousin	LIMOUSIN Jean-Pierre					
Conseil Général de la Vienne	PICHON Patrick					
Conseil Général de la Vienne	DUFOUR Helena					
Conseil Régional du Limousin	JARRY Mickael					
Conseil Régional du Limousin	LATHIERE Emmanuel					
Conseil Général de la Haute-Vienne	TIXIER-IVANCIC Stéphanie					
CREN Limousin	SKROBOT Henri					
CRPF Limousin	DIDOLOT François					
DREAL Limousin	LIENHARD Bruno					
DREAL Limousin	POUPELLOZ Bernard					
DREAL Limousin	DELIERE Anne-Laure					
DREAL Limousin	BIROT Dominique					
DREAL Poitou-Charentes	LAURENCON Patrick					

DDT de la Vienne	JANOT Sophie				
DDT Haute-Vienne	GEAY François				
EPTB Vienne	MALRAISON Cédric				
Fédération Régionale des Chasseurs du Limousin	JAUNAY Emeline				
Fédération Départementale des Chasseurs de Haute-Vienne	MAURY André				
Limoges Métropole	PARROT Jean-Claude				
Région Limousin	GANGLER Jacques				
SAFER Poitou-Charentes	LANAERS Véronique				
SAFER Poitou-Charentes	GUILBARD Christian				
SDPPR Haute-Vienne	DE MONVALLIER Jean				
SNCF	SCHNEIDER Raoul				
SNCF	LEZEAUP Didier				
SIEPAL	MOREAU Sylvie				
Syndical des Forestiers Privés du Limousin	BARBIER Jean-Marie				
Ville de Limoges	DANIEL Jean				
Ville de Limoges	BOULEGE Claude				
Ville de Limoges	FOURGNIAUD Frédéric				
Communauté d'Agglomération de Poitiers	DELPÉRIE Isabelle				

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	Du
CR	MEN	2697	1		21/06/2010

Début de la réunion à 9 h 50

Jean-Marc POUZOLS ouvre la séance en remerciant les participants de leur présence.

Introduction de la plénière et point sur la concertation et les études par Jean-Marc POUZOLS

cf. diaporama « Présentation Plénière pages 2 à 9 ». Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- L'étape actuelle a pour objectifs de rechercher progressivement un tracé et de définir des mesures d'insertion. Cette étape a commencé fin 2009 et se poursuivra jusqu'à mi-2010. Les études sont accompagnées d'un processus de concertation continu dans lequel les élus et les riverains concernés sont au centre du dispositif.
- L'objectif est de proposer au Comité des Financeurs un projet qui sera présenté ensuite à la consultation au début de l'été. Cette consultation sera organisée par le Préfet à la fin de l'été 2010. Le dossier de consultation sera donc à produire pour la fin du mois de septembre. Cette consultation donnera lieu à un bilan qui sera transmis au Ministre. Le dossier comprendra un bilan technique et un bilan de la concertation. La décision du ministre sur le tracé APS est attendue à la fin de l'automne 2010.
- Depuis la dernière réunion des ateliers, les réunions avec les communes et les riverains se sont poursuivies. Plus de 50 réunions ont été menées sur les mois d'avril et mai 2010. Les études ont également permis de préciser progressivement la géométrie du tracé (en plan et en profil en long) et les mesures d'insertion. Les cartes au 1/5000^{ème} ont été présentées aux communes pour recueillir les réactions afin de caler les tracés ou encore de différencier les variantes restantes. RFF a pour objectif de terminer le calage du projet pour la mi-juin 2010. Une réunion plénière sera alors organisée afin de présenter le projet qui sera proposé au comité des financeurs, et de recueillir les avis sur les études.
- L'information du public se poursuit également. Des info-lettres ont été régulièrement diffusées afin de proposer un point d'actualité sur l'avancement des études. Un nouveau numéro du courrier de la LGV sera prochainement diffusé. Il est destiné aux habitants des communes concernées et présentera deux cahiers, présentant les cartes au 1/25000^{ème} en Vienne et en Haute-Vienne. Il contiendra également une carte T. Il sera donc possible, sur la base des tracés et des variantes présentés au 1/25000^{ème}, d'apporter des réactions et de donner son avis. Les cartes au 1/25000^{ème} seront également disponibles sur le site Internet du projet.
- Il est proposé ce matin de faire un point sur le contenu de la future étude d'impact qui constituera une pièce du dossier d'enquête publique. Il s'agit également de présenter les études sur les milieux naturels et hydrauliques. La matinée se terminera par une présentation des principes et des objectifs de l'analyse territoriale (Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement des Territoires). L'après-midi sera consacrée à la présentation, par sous-groupes, des cartes au 1/5000^{ème} qui ont été concertées avec les communes et les riverains.

L'association Barrage estime que le calendrier proposé par RFF n'est pas sérieux. Elle s'étonne qu'une décision puisse être prise par le Comité des Financeurs cet été alors même que tous les résultats d'études, notamment sur le milieu naturel, ne sont pas connus. Elle indique que ces études demandent généralement plus de temps. Pour exemple, les études ont duré 10 ans pour la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Elle s'étonne alors que les études n'aient été lancées qu'en mai 2009. L'association suggère donc de poursuivre les études et de décaler le Comité des Financeurs, d'autant plus qu'elle juge qu'il manque des études, comme par exemple, le bilan carbone. Elle se demande également sur quelle base RFF a évalué le potentiel de la ligne à 2,8 millions de

voyageurs. Elle indique que le Conseil Régional Poitou-Charentes fait état, dans un courrier, d'études bâclées par RFF et estime que ce dernier ne reflète pas la réalité de ce qui se passe dans les réunions de concertation. Elles font souvent l'objet d'une mobilisation intense contre les tracés, comme par exemple à Nieul, Vaulry, Peyrilhac, etc. Le conseil municipal du Palais-sur-Vienne a également demandé à RFF la reprise des études sur le raccordement PL4. L'association estime qu'il n'est donc pas l'heure de faire un bilan et de présenter un tracé au comité des financeurs.

→ *Jean-Marc POUZOLS indique que la durée des études ne fait pas la qualité de leur contenu. Auparavant, les études n'étaient pas conduites de la même manière. Le pilotage est profondément innovant et les référentiels ont changé. Dès l'étape des études préliminaires, des reconnaissances sur le terrain et des études denses ont été engagées. Les études sont menées plus tôt dans le processus et sont plus poussées que sur d'autres projets. D'autre part, la concertation est continue, ce qui n'est pas le cas sur d'autres projets où la concertation vient après une longue phase d'études. Concernant les études sur le milieu naturel et les études hydrauliques, les présentations ci-après apporteront des réponses aux questions. La réalisation d'un bilan carbone est prévue ultérieurement. Il indique que RFF n'a pas été destinataire de la lettre citée de la Région Poitou-Charentes. Toutefois, la Région est régulièrement informée de l'avancée des études et de la concertation et a toute latitude pour s'exprimer sur la qualité des études menées..*

Le Conseil Général de la Vienne regrette que les réunions des ateliers ne soient pas réalisées à mi-parcours entre Poitiers et Limoges afin d'éviter de longs trajets. Il indique que le Comité de Financeurs de cet été paraît prématuré. 14 communes de la Vienne sur 15 sont défavorables à ce projet. Il précise que le Conseil Général de la Vienne finance la ligne Sud Europe Atlantique avec 57 autres collectivités, ce qui n'est pas le cas de la LGV Poitiers-Limoges qui réunit seulement 7 partenaires. L'apport économique de chaque partenaire ne sera pas négligeable, même si son coût est a priori moins élevé. Il estime que le Conseil Général ne s'engagera pas dans le financement de la réalisation de cette ligne sans avoir plus d'information sur son coût précis et sa rentabilité.

→ *Jean-Marc POUZOLS précise que les collectivités auront l'occasion de s'exprimer sur le projet et sur la façon dont il a été mené pendant la consultation. Les discussions sur le financement de la ligne sont prévues ultérieurement. L'objet des études en cours est de définir et de caler le tracé et ainsi d'en permettre une estimation précise qui permettra d'engager des discussions.. Sur la ligne Sud Europe Atlantique, comme sur d'autres projets auparavant, le bouclage financier n'est pas encore réalisé alors que le projet est plus abouti. Par ailleurs, le Comité des Financeurs n'effectuera pas un choix définitif sur la ligne mais retiendra un tracé à présenter dans le dossier de consultation. La consultation sera une nouvelle occasion d'ajuster le projet. Des arbitrages seront faits par le Ministre. La concertation ne s'arrête donc pas avec le Comité des Financeurs de juillet 2010. Les discussions et les échanges se poursuivent jusqu'à l'enquête publique.*

La Ville de Limoges demande à RFF de revenir à l'ordre du jour de la réunion. Elle demande à l'intervenant du Conseil Général de préciser en quelle qualité il intervient : technicien ou élu ? Il félicite RFF pour la qualité des études menées et estime que le processus de concertation et d'études est une réussite.

Le Conseil Général de la Vienne indique que son objectif était simplement de rappeler que 14 communes sur 15 concernées par le projet dans la Vienne sont contre le projet. Il demande à RFF, afin de planifier la réunion du Comité des Financeurs dans les agendas, de préciser la date de la réunion.

L'association Air de nos campagnes indique que le Grenelle de l'Environnement invite les maîtres d'ouvrage à minimiser l'impact environnemental des ouvrages. Or elle estime que dans le cadre de la LGV Poitiers-Limoges, des ouvrages lourds, type viaducs, seront nécessaires pour traverser les zones humides. Elle précise que ces ouvrages auront une conséquence sur le coût du projet qui ne sera donc plus de 1,3 milliards d'€. Elle estime

que ce projet coutera plus de 10 millions d'€/km, si on se réfère à d'autres projets LGV où le coût kilométrique est plus important (22 millions d'€/km pour les LGV SEA et PACA).. Elle se demande si RFF est prêt à augmenter l'enveloppe budgétaire afin de ne pas sacrifier l'environnement.

→ *Jean-Marc POUZOLS précise que les comparaisons avancés par l'association avec d'autre projet ne sont pas adaptées car elles n'intègre pas les différences de coûts entre des sections courantes et des sections très complexes. Par là même, en fonction des contraintes rencontrées sur chaque projet, le coût au kilomètre peut donc être sensiblement différent.*

Le SDDPPR 87 demande qui seront les acteurs consultés par le Préfet lors de la consultation formelle.

→ *Jean-Marc POUZOLS indique que la liste n'est pas encore arrêtée par le Préfet. Elle sera proposée par RFF. A priori, il s'agit de l'ensemble des acteurs socioéconomiques, des collectivités territoriales, des chambres consulaires et des associations concernés par le projet. En tout état de cause, les acteurs des ateliers thématiques sont des acteurs légitimes pour être consultés. Le cercle sera toutefois élargi à d'autres acteurs.*

L'association Barrage indique que la plupart des élus pensent que les études ne sont pas menées correctement. Il indique que le Conseil Régional de Poitou-Charentes, par l'intermédiaire de Yves DEBIEN, responsable du groupe majoritaire à la Région, a envoyé un courrier aux associations mentionnant le manque de concertation, condamnant « *une vision étriquée de l'aménagement du territoire* » et suggérant la reprise du débat public.

→ *Jean-Marc POUZOLS estime que les propos de l'association ne reflètent pas la réalité de la concertation locale, ce que peuvent attester les comptes-rendus de réunion. Les élus locaux sont dans une démarche constructive d'insertion de la ligne dans les territoires.*

La Ville de Limoges estime que les propos de l'association Barrage est trompeuse dans la mesure où cette lettre ne reflète pas les propos de la collectivité mais ceux d'un groupe politique à l'assemblée régionale.

Présentation du programme d'études dans la perspective de l'étude d'impact par Sophie TETON (RFF)

cf. diaporama « Présentation Plénière pages 10 à 18 ». Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- L'enquête d'utilité publique s'appuie sur un dossier comportant plusieurs éléments, notamment : notice explicative, plan de situation, plan général des travaux, caractéristiques des principaux ouvrages, appréciation des dépenses, évaluation socio-économique, bilan de la concertation et résultats de l'étude d'impact. Depuis avril 2009, l'autorité environnementale doit donner un avis sur l'étude d'impact, avis qui doit être joint au dossier d'enquête.
- L'étude d'impact traite plusieurs thématiques : l'environnement physique, naturel, humain, le patrimoine culturel, les loisirs ainsi que les paysages. Pour chaque thème, un état initial de l'environnement est réalisé, les impacts évalués et les mesures d'insertion précisées. Les impacts peuvent être soit directs ou indirects soit temporaires ou permanents.
- Entre l'étape actuelle de choix d'une solution de passage et la prochaine d'analyse de la solution retenue, plusieurs études sont menées afin de disposer de l'ensemble des éléments qui devront figurer dans le dossier : étude hydrogéologique, hydraulique, sur les milieux naturels, agricole et sylvicole, acoustique, paysagère, archéologique et géochimique (métaux, radon...). Ces études sont toutes confiées à des bureaux d'études spécialisés. (cf. diaporama pages 15 à 18 pour disposer des objectifs des différentes études).

L'association **Air de nos campagnes** s'interroge sur les moyens financiers et humains mobilisés par RFF compte-tenu des délais courts de réalisation (avant juillet 2010) et de l'étendue des études. Elle se demande si les études seront réalisées avant le commencement des travaux.

→ Jean-Marc **POUZOLS** précise que l'ensemble des études sont menées à des temps différents pour permettre d'éclairer les décisions à prendre successivement. Certaines études ne sont lancées par exemple que lorsque le tracé est suffisamment calé. Il rappelle que le Comité des Financeurs de juillet 2010 a pour objectif de définir un tracé à présenter à la consultation et non d'arrêter les études. Au contraire, elles seront approfondies sur la base du tracé calé et se poursuivront jusqu'à la phase de travaux et la livraison du projet.

L'association **Air de nos campagnes** se demande sur quoi le Comité des Financeurs de cet été prendra une décision.

→ Jean-Marc **POUZOLS** indique que le Comité des Financeurs validera le tracé à présenter dans le dossier de consultation.

Présentation du volet milieux naturels des études APS et de l'étude d'impact par Franck LE BLOCH (Ecosphère)

cf. diaporama « Présentation Ecosphère ». Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Dans un premier temps, l'objectif est de réaliser un état initial de la faune et de la flore. Sa réalisation a commencé en mai 2009. Il s'agit d'une photographie de l'existant afin d'identifier les enjeux en présence. Les axes de déplacements sont particulièrement étudiés. Lorsque l'inventaire est réalisé, il s'agit de hiérarchiser les enjeux afin de comparer les variantes et de retenir la moins impactante, au regard toutefois des enjeux sur le milieu humain et des caractéristiques techniques du projet. Ensuite, des mesures concrètes de suppression ou de réduction des impacts sont mises en place. Le cas échéant, des mesures compensatoires sont recherchées.
- C'est la première fois que les enjeux sur le milieu naturel sont pris en compte aussi tôt dans un projet. L'objectif est la sauvegarde du milieu naturel (espèces ou habitats rares menacés), la préservation de la fonctionnalité écologique en intégrant les corridors biologiques et la préservation des zones humides.

Un participant demande combien de saisons sont nécessaires pour réaliser ces études.

→ Franck **LE BLOCH** indique que les études sur le milieu naturel ont commencé en mai 2009. La saison actuelle est optimale pour des investigations sur le terrain. Cependant, les études se poursuivront jusqu'en 2011, et les années qui suivront dans le cadre des études ultérieures (Avant-Projet Détaillé...)

Un participant constate que le tracé sera défini avant la fin des études, comme cela était le cas pour le choix des Zones de Passage Préférentielles.

→ Franck **LE BLOCH** indique que, dès le départ, au moment de l'étude des ZPP, des informations sur les milieux naturels ont été collectées auprès de certaines associations, comme Vienne Nature. De même, les inventaires ZNIEFF ou du réseau Natura 2000 permettent d'obtenir une première photographie du patrimoine naturel. Le premier objectif était d'éviter autant que possible les ZNIEFF et les zones Natura 2000. Jean-Marc **POUZOLS** précise que les études se poursuivent au fil de l'eau et en fonction des besoins aux grandes étapes du projet. Un processus d'études fines a été lancé particulièrement tôt dans le projet, en comparaison au processus habituel sur d'autres projets. Les résultats d'analyse sont intégrés au fur et à mesure de l'avancée du projet.

Un participant s'étonne du passage du tracé à proximité de Vaulry alors que RFF avait déclaré vouloir éviter les ZNIEFF et les zones Natura 2000.

L'association Barrage ajoute qu'elle avait prévenu RFF que le passage à Vaulry était la pire des solutions. Elle déclare qu'il s'agit du même problème pour Saint-Jouvent.

→ *Jean-Eric BREDEL rappelle que les choix de zone de passage ont été réalisés en fonction des résultats d'une analyse multicritères (critères environnementaux, fonctionnels et techniques). Les résultats de cette analyse ont été présentés à plusieurs reprises aux membres des ateliers thématiques de manière objective, transparente et argumentée.*

L'association Air de nos campagnes s'étonne que la prospection de la faune et de la flore ne soit pas exhaustive à ce stade. Elle demande combien de personnes seront mobilisées pour réaliser cette prospection.

→ *Franck LE BLOCH précise qu'une quinzaine de personnes sont mobilisées pour investiguer le terrain. La période d'avril à juillet est particulièrement propice aux investigations de terrain.*

L'association Barrage indique qu'elle a assisté aux débats consacrés à la biodiversité à l'assemblée nationale pour le projet de loi Grenelle 2. Le projet de loi précise que les études sur la biodiversité doivent être prises en compte en amont, avant la définition d'un tracé. Elle demande alors au maître d'ouvrage si les résultats de ces études seront pris en compte avant le choix du tracé.

→ *Franck LE BLOCH indique que les éléments durs en matière environnementale (ZNIEFF, Natura 2000) ont d'ores et déjà été pris en compte, notamment pour la définition des zones de passage. RFF a cependant la volonté d'aller au-delà de ces éléments. Des éléments sont d'ores et déjà connus et ont été transmis par les acteurs environnementaux. D'autres demandent la réalisation d'études complémentaires. Elles sont menées à l'heure actuelle, les résultats de ces études seront intégrés dans les choix à venir.*

L'association Air de nos campagnes s'étonne que les tracés soient déjà définis alors même que les résultats de ces études complémentaires ne sont pas connus. → *Jean-Eric BREDEL indique que le choix des variantes n'est pas figé et que les résultats des investigations sur le milieu naturel sont pris en compte au fur et à mesure.*

Reprise de la présentation du volet milieux naturels des études APS et de l'étude d'impact par Franck LE BLOCH (Ecosphère)

- Les études sur le milieu naturel et la biodiversité sont liées aux saisons. La période optimale pour les investigations sur les habitats et la flore est d'avril à juillet 2010. Les périodes d'investigations pour la faune dépendent du type de faune : oiseaux, amphibiens, reptiles, poissons, etc. (cf. diaporama page 6).
- Par rapport au réseau Natura 2000, étant donné que la LGV Poitiers-Limoges se rapproche du site de la Gartempe, sans toutefois y passer, des éventuels impacts indirects sont à analyser. RFF cherche également à éviter les ZNIEFF. La seule exception est à Aslonnes, afin de proposer une variante permettant d'éviter les impacts sur le bâti du tracé-test.
- La hiérarchisation des enjeux permet de comparer les variantes et d'éviter les zones à très fort enjeux. Plus l'espèce est rare, plus les enjeux sont forts.

L'association Les Amis de la terre indique qu'il s'agit d'un exemple révélateur de la légèreté des études sur la biodiversité. Celles-ci doivent être réalisées sur plusieurs saisons et sur plusieurs années. A titre d'exemple, l'hiver 2010 a été beaucoup plus long sur l'hiver 2009, ce qui a un impact sur la biodiversité et le milieu naturel.

→ Franck LE BLOCH précise que l'exhaustivité absolue n'existe pas dans ce type d'études. Cependant, l'échantillonnage réalisé permet d'être représentatif du milieu naturel. D'autre part, ces études font l'objet d'un suivi de trois à quatre ans, ce qui permet de bien identifier les enjeux.

L'association Barrage indique qu'il ne faut plus parler de corridors mais de trames. Elle se demande comment vont être pris en compte les déplacements nombreux d'animaux entre la Natura 2000 de la Gartempe et la forêt des Coutumes au niveau de Bussière-Poitevine. L'association estime qu'il n'est pas réaliste de réaliser cet inventaire au cours d'une seule saison. → Franck LE BLOCH confirme que ce secteur fait l'objet d'une attention particulière, l'objectif étant de relier les ZNIEFF ou sites Natura 2000 des grands ensembles forestiers. Des rétablissements sont donc à prévoir, tant pour le passage de la faune que pour l'écoulement hydraulique. Dans certains secteurs, ces rétablissements peuvent même améliorer l'existant (par exemple rétablissement de la barrière créée par la RN147 au niveau de la forêt des Coutumes).

L'association Barrage indique qu'il faudra donc réaliser de grands ouvrages.

→ Franck LE BLOCH confirme que des ouvrages devront être réalisés pour le passage de la faune. A l'heure actuelle, la RN147 fractionne les milieux et limite les mouvements de et vers la forêt des Coutumes. La LGV Poitiers-Limoges peut être l'occasion de créer des rétablissements et de faciliter les passages.

Un participant demande quelle sera la posture de RFF si les études révèlent un fort impact de la LGV sur la forêt des Coutumes

→ Franck LE BLOCH rappelle que sur ce secteur la LGV peut contribuer à améliorer la situation et à diminuer l'effet de barrière provoqué par la RN147. Des rétablissements seront à prévoir pour rétablir les mouvements de la faune.

L'association Air de nos campagnes estime qu'il s'agit de l'exemple type qui montre que la posture de RFF est dans la compensation et non dans la réduction. Elle indique que ces mesures de compensation auront sans doute un impact important sur le coût du projet. Elle regrette que les associations ne soient pas parties prenantes des décisions de RFF.

→ Jean-Marc POUZOLS indique que la difficulté d'un passage le long de la forêt des Coutumes a été identifiée dès le départ par RFF, au moment du choix des zones de passage préférentielles. Le passage de la LGV au niveau de la forêt des Coutumes ne peut se faire qu'à condition de rétablir les connexions de et vers la forêt. Dorothee LABARRAQUE indique que deux solutions de passage ont été étudiées dans ce secteur et présentées aux acteurs des ateliers thématiques. La première proposait un contournement par l'ouest de la forêt des Coutumes. Cette solution conduisait à fractionner un peu plus le territoire. La deuxième solution était le jumelage avec la RN147, qui contribuait à améliorer l'existant par la réalisation d'ouvrages franchissant les deux infrastructures.

Un participant s'interroge sur le sens de la distinction entre des axes de déplacements d'intérêt national, régional ou départemental pour la grande faune.

→ Franck LE BLOCH indique que cette distinction ne s'applique pas dans le cadre de ce projet. Il précise que cette distinction est opportune dans d'autres régions, par exemple dans les Vosges où les corridors permettent de passer d'un massif à l'autre.

L'association Barrage indique que des déplacements importants de faune ont lieu entre les Monts de Blond et les Monts d'Ambazac.

→ Franck LE BLOCH confirme que des déplacements importants s'effectuent entre les Monts de Blond et d'Ambazac par la vallée de la Glayeule. Des solutions techniques devront être trouvées pour rétablir les connexions, notamment au niveau de Vaulry.

L'association **Air de nos campagnes** demande quelles seront les solutions techniques pour rétablir les connexions. → Franck LE BLOCH indique qu'il peut s'agir d'un viaduc. C'est en cours d'analyse. En tout état de cause, ce secteur méritera des efforts pour restituer les corridors.

L'association **Air de nos campagnes** indique que d'autres secteurs mériteraient ces efforts de restitution des continuités écologiques. Cela provoquera néanmoins un impact sur le coût du projet. Elle demande à RFF de préciser son intention pour préserver l'environnement.

Un participant demande si les études sur le milieu naturel et la biodiversité seront finies avant l'enquête d'utilité publique. → Franck LE BLOCH indique que la majorité des résultats seront connus, même si les études se poursuivent par la suite.

Le Conseil Général de la Vienne rappelle que les élus ont souhaité que le critère humain soit privilégié.

L'association **Barrage** s'étonne du choix de passage à proximité de Vaulry, alors qu'elle avait précisé lors de la recherche de solution de passage, que le passage à Vaulry était la pire des solutions.

→ Philippe SEREY-EIFFEL indique que la connexion entre les Monts de Blond et les Monts d'Ambazac se posait de toute façon dans les deux choix entre la ZPP Médiane et la ZPP Sud (Vaulry). Il précise qu'il y a une opportunité dans le secteur pour créer un viaduc afin de rétablir les continuités écologiques et réduire l'effet de coupure créé par la RN147.

L'association **Barrage** indique qu'un viaduc important sera nécessaire, dans la mesure où il y a plus de vingt mètres entre le haut et le bas du talus.

→ Philippe SEREY-EIFFEL précise que des réponses plus précises seront apportés cet après-midi sur la base des planches au 1/5000^{ème}.

L'association **Air de nos campagnes** demande si, à ce stade, des décisions ont été prises pour rétablir les chemins. → Jean-Marc POUZOLS précise que l'on est au stade de l'identification des besoins de déplacements tant humains que pour la faune, pour ensuite identifier les rétablissements nécessaires.

Présentation des études hydrauliques, par Jean-Hugues JUILLARD (Egis Eau)

cf. diaporama « Présentation Plénière pages 20 à 37 ». Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- La conception et le dimensionnement des ouvrages hydrauliques ont deux objectifs principaux. Le premier est de garantir l'écoulement des eaux sans provoquer des perturbations pour le milieu humain, physique et naturel. Le second est d'assurer la pérennité des ouvrages dans le temps. Les études milieux naturels complètent cette analyse pour le dimensionnement définitif des ouvrages.
- Les études ont été commencées il y a un an environ : des enquêtes de terrain ont été réalisées pour définir les caractéristiques physiques des terrains et récolter les données météo France (pluviométrie). Les services de l'Etat ont également été rencontrés (Mission Inter-Service de l'Eau) pour les aspects réglementaires. Afin de définir le débit des cours d'eau, plus de 50 ans de mesures sont disponibles dans de

nombreux cas. Contrairement à ce qui a été indiqué par certains participants, Jean-Hugues JUILLARD considère que beaucoup de temps a été laissé au bureau d'études pour réaliser ces analyses. 5 cours d'eau sur les 7 principaux feront l'objet d'une modélisation hydraulique. Pour la Vienne, un Plan de Prévention des Risques d'Inondations a été mené, des études étaient donc déjà disponibles. Quant à la Petite Blourde, le projet n'impacte pas son lit naturel.

- L'ensemble de ces analyses ont d'ores et déjà été pris en compte dans le choix des zones de passage préférentielles.
- Les vallées seront traversées soit par des viaducs soit par des remblais avec ouvrages, pouvant créer deux types d'impacts : local ou global (effet d'aggravation des débits de pointe). L'inondabilité du projet est également étudiée par des études hydrauliques de chaque zone de franchissement.
- Les études prennent en compte des hypothèses de dimensionnement des ouvrages. Elles permettent de préciser le calage du profil en long de la future infrastructure et le choix de l'ouvrage. Ces hypothèses sont : la crue centennale ou la crue la plus importante historiquement connue, la situation de référence (situation actuelle avec les projets à court et moyen terme), la revanche de 1 mètre pour les ouvrages principaux (hauteur à appliquer au-dessus de la cote d'eau de référence pour la conception des ouvrages), le remous maximum admissible différencié selon chaque cas (zone habitée ou non).

L'association Les Amis de la Terre demande si le remous maximum admissible tient également compte des espèces protégées. → *Jean-Hugues JUILLARD indique que les crues exceptionnelles ont lieu tous les 10, 20 ou 30 ans. L'effet supplémentaire éventuel du projet sur l'inondation occasionnelle de ces espaces naturels n'a que peu d'impacts sur les espèces protégées.*

Reprise de la présentation des études hydrauliques, par Jean-Hugues JUILLARD (Egis Eau)

- Des secteurs hydrologiques différents ont été identifiés en étape 1 : au Nord-Est de la Vienne, les débits sont faibles en raison de la climatologie, des pentes plus faibles et de la géologie des sols. Au contraire, dans la Haute-Vienne, les débits sont de plus en plus importants au fur et à mesure que l'on se rapproche de Limoges, en raison notamment du sol granitique et d'une pente plus forte. Les débits précis sont calculés au droit des stations hydrométriques existantes par traitement statistique.

L'association Barrage demande si le bureau d'études prend en compte les nouvelles zones d'inondations réalisées par les communes. Ces nouvelles zones ont été effectuées sur demande du bassin Bretagne-Loire pour prendre en compte les risques de rupture du barrage de Vassivière. → *Jean-Hugues JUILLARD indique qu'aujourd'hui trois autres barrages amortissent ce type de crue et que le projet franchit la Vienne très en aval.*

Un participant demande si le profil en long de chacune des rivières est disponible. → *Jean-Hugues JUILLARD précise que des levées topographiques des rivières ont été réalisées au niveau du lit majeur et mineur. La modélisation permet de calculer précisément le débit, la hauteur et la vitesse moyenne maximales au droit de l'ouvrage ainsi que de dimensionner les ouvrages.*

Un participant s'interroge sur la différence entre un remblai et un viaduc et leur impact en cas d'inondation. → *Jean-Hugues JUILLARD précise que le principe du viaduc est de traverser la zone inondable avec des piles. Le remblai est constitué par de la terre qui peut constituer un obstacle au niveau du lit majeur. L'objet des modélisations est d'étudier les impacts des ouvrages d'art et d'adapter au besoin les ouvrages afin de respecter les objectifs fixés.*

L'**association Barrage** indique qu'un viaduc de plus de 50 mètres sera nécessaire au niveau du Palais-sur-Vienne. Il demande par ailleurs si des viaducs sont envisagés pour traverser les zones humides et garantir les trames bleues → *Dorothee LABARRAQUE indique que l'objectif est bien de rétablir les trames bleue et verte et de sur-dimensionner les ouvrages lorsque cela est nécessaire.*

Présentation de l'analyse territoriale (dossier Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement des Territoires - SPADT) par Jean-Baptiste TREGOUET (Egis Mobilité)

cf. diaporama « Présentation Plénière pages 38 à 46 ». Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Ce dossier s'inscrit dans la circulaire du 15 décembre 1992 (circulaire Bianco) relative à la conduite des grands projets d'infrastructures. Cette circulaire prévoit, d'une part, une procédure de concertation sur l'opportunité des grands projets d'infrastructure dès la conception des projets (sur la LGV Poitiers-Limoges, il s'agit du débat public de 2006), et d'autre part, instaure l'élaboration d'une synthèse des perspectives d'aménagement et de développement. Il s'agit d'une approche territoriale des enjeux de l'infrastructure complémentaire à l'évaluation économique et sociale.
- Les objectifs du dossier SPADT sont d'identifier les potentialités du projet et ses effets territoriaux afin, d'une part, de favoriser l'intégration de l'infrastructure et, d'autre part, de valoriser les territoires traversés en termes de développement économique, social et de protection de l'environnement.

Un participant indique que la présentation de ce dossier incite à revenir sur l'opportunité du projet. Il demande à quel moment les résultats de cette étude seront présentés et se demande si les principaux résultats seront connus avant le Comité des Financeurs de cet été. → *Jean-Baptiste TREGOUET indique que les principaux résultats seront connus cet été. Il indique que les partenaires ne découvrent pas cette étude, dans la mesure où ils ont été associés dès le début de sa réalisation. Des éléments nouveaux ont été apportés à chaque étape du projet*

Un participant demande si cette étude sera l'occasion d'apporter une réelle étude comparative entre la LGV Poitier-Limoges et la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. → *Jean-Marc POUZOLS précise que l'objet de l'étude n'est pas de revenir sur l'opportunité du projet mais d'identifier les potentialités et de favoriser l'intégration du projet tel qu'il a été arrêté par le débat public de 2006.*

La CCI de Limoges rappelle que le projet est inscrit dans la loi Grenelle 1 et qu'il ne s'agit pas aujourd'hui de discuter de l'opportunité du projet. Ce dossier SPADT sert à favoriser l'intégration du projet dans le territoire. Par ailleurs, la SNCF et les Régions ont demandé aux trois Conseils Economiques et Sociaux de produire une étude sur l'évolution de la ligne POLT. Le projet LGV Poitiers-Limoges et la ligne POLT ne sont pas antinomiques.

L'association Barrage pense au contraire que la ligne POLT et la LGV Poitiers-Limoges ne pourront vivre ensemble. La LGV Poitiers-Limoges tuera la ligne POLT. Elle juge que ces lignes seront concurrentes dans la mesure où une partie du trafic de la ligne POLT se rabattra sur la LGV Poitiers-Limoges. Elle indique qu'une étude comparative a été demandée depuis le début de la concertation. Elle pense qu'il convient de redonner un nouveau souffle à la ligne POLT et d'améliorer la liaison TER entre Poitiers-Limoges, quitte à prévoir un TERGV. Les deux objectifs, de gain de temps vers Poitiers et vers Paris, serait atteint.

L'association ALTRO juge au contraire que la LGV Poitiers-Limoges et la ligne POLT ne sont pas opposées. Elle rappelle que sa préoccupation est de faire de la LGV Poitiers-Limoges le premier maillon de la transversale

dont la première réalisation pourrait être Limoges-La Rochelle ou encore Limoges-Poitiers-Nantes-Rennes. L'association demande des mesures conservatoires ainsi que la possibilité de faire circuler du fret sur la ligne au cas où le projet Transline serait retenu dans le schéma national des infrastructures.

La CCI de Limoges demande aux opposants, habitués à suggérer à RFF de respecter le projet de loi Grenelle 2, de d'abord respecter eux-mêmes la loi Grenelle 1 et de cesser de revenir sur l'opportunité de la LGV Poitiers-Limoges.

Un participant indique que le parlement n'a jamais voté une ligne à voie unique, qui plus est sans possibilité de faire circuler du fret.

L'association Barrage rappelle que le projet POLT faisait également partie de la loi et a pourtant été retiré. → *Jean-Marc POUZOLS indique qu'il n'appartient pas à RFF de revenir sur l'opportunité d'un projet inscrit dans la loi et dont un débat public, en 2006, a montré l'intérêt.*

Un participant rappelle que la demande d'étude comparative n'a pas obtenu de réponse de RFF.

L'association ALTRO indique que la LGV Poitiers-Limoges constitue une opportunité pour la réalisation d'une transversale.

Fin de la matinée : 12h55

Reprise de la plénière : 14h40

Présentation de l'ordre du jour de l'après-midi par Jean-Marc POUZOLS

cf. diaporama « Présentation Plénière pages 47 à 59 ». Les éléments ci-dessous retranscrivent les commentaires complémentaires au diaporama et les interventions des participants.

- Les études et les analyses ont été menées au 1/25000^{ème} entre novembre 2009 et mars 2010 et présentées aux élus locaux et aux riverains, afin, d'une part de rechercher des variantes au tracé-test et d'autre part, de comparer ces variantes. L'objectif était de rechercher des solutions de moindre impact. Deux cas de figures se présentent : soit un consensus s'est dégagé sur un tracé, et l'analyse est affinée et sera présentée au Comité des Financeurs, soit aucune solution partagée n'est apparue et les analyses se poursuivent sur plusieurs solutions qui seront également présentées au Comité des Financeurs.
- Aujourd'hui, l'objectif est le calage plus fin du tracé, en plan et du profil en long, en réalisant les études au 1/5000^{ème}. Ces cartes ont d'ores et déjà été présentées et discutées avec les élus et les riverains. Elles ont été réalisées sur des fonds de plan très récents (été 2009) et complétés par les relevés du bâti de l'automne 2009. Les données sur l'occupation des sols sont donc à jour. Le calage fin du tracé au 1/5000^{ème} permet de visualiser, au mètre près, tous les objets présents sur le terrain : bâtiments, routes, chemins, haies et zones boisées, etc. Une troisième étape consistera à définir les mesures d'insertion en termes de bruit, de paysage, de milieux naturels, etc.
- 4 secteurs seront présentés cet après-midi sur des cartes au 1/5000^{ème} : d'Iteuil à Dienné, de Mazerolles à Lathus-Saint-Rémy, de Bussière à Bellac et de Blond à Nieul. Quelques secteurs sont encore en cours d'analyse et de concertation, de Lhonnaizé à Civaux et de Saint-Jouvent au Palais-sur-Vienne. Ils ne seront pas présentés aujourd'hui dans la mesure où la primeur est donnée aux élus locaux.
- Un autre outil peut être apporté par RFF à la demande : la visualisation du projet sur orthophotoplan.

L'association **Barrage** confirme que le tracé sur la commune du Palais-sur-Vienne ne peut pas être montré aux ateliers aujourd'hui car il n'a pas encore été présenté et discuté avec le conseil municipal. → *Jean-Marc POUZOLS précise que la présentation au 1/5000^{ème} sera faite prochainement à la commune.*

Un participant demande s'il est possible de diffuser les orthophotoplans sur le site Internet. → *Jean-Marc POUZOLS indique qu'il est difficile de diffuser ce type de support sur Internet en raison de leur poids (taille des fichiers image correspondants).*

Echanges des sous-ateliers : 15h00 à 17h00

Sont retranscrits ci-après les thématiques d'échanges.

Secteur d'Iteuil à Dienné

Les échanges ont porté sur :

- les mécanismes de l'aménagement foncier et des rétablissements ;
- le type de franchissement du Miosson ;
- les raisons des choix de variantes :
 - o malgré les avantages pour le bâti les études au 1/5 000 se sont poursuivies sur les variantes Sud et Nord Le Breuil en raison d'enjeux milieux naturels importants pour la variante Nord Le Breuil ;
- la coupure occasionnée dans le Bois de Vernon et l'effet de coupure pour la grande faune => la nécessité de prévoir des rétablissements ;
- les modalités de la concertation locale : réunions avec les élus + personnes impactées dans leurs activités et dans leur cadre de vie, sur proposition du maire ;
- les impacts des variantes sur les exploitations agricoles :
 - o Impacts de Nord les Teilles et Sud le Teilles sur l'exploitation agricole de « Champ l'Abbé » => ajustement de la variante Nord réalisé par RFF : passage à 220 mètres de l'habitation (en déblai et dans un bois), une parcelle reste touchée en limite ;
 - o Impact de la variante Nord La Cope sur l'exploitation Régnier de G. Joly ;
 - o Impact de la variante Sud La Cope sur l'exploitation de la Périnière ;
 - o Impact des variantes Sud et Nord La Cope sur l'exploitation Berger à Vernon.
- les vibrations occasionnées par le passage d'un TGV® ;
- la possibilité de prévoir le drainage des terres agricoles lors des restructurations agricoles (absence de buses sur le terrain agricole).

Secteur de Mazerolles à Lathus-Saint-Rémy

Les échanges ont porté sur :

- des questions autour de l'impact agricole et des mesures compensatoires (réserves foncières, aménagements fonciers, ...) en particulier autour des exploitations du Chanceau (Persac), de la Bouige (Moulismes), de la Ligaudière (Moulismes),
- des questions sur les rétablissements des voies de circulation (en particulier la RD 727 à Mazerolles),
- des questions sur le jumelage en terme d'ouvrages, de calendrier et de procédure (en particulier il est souhaité que les travaux et les acquisitions soient coordonnés pour ne pas faire vivre deux fois de suite les effets aux agriculteurs et propriétaires fonciers).

Secteur de Bussière à Bellac

Les échanges ont porté sur :

- les raisons qui ont conduit à choisir une variante plutôt qu'une autre
- une demande de prévoir des mesures conservatoires pour doubler la voie => le projet Transline
- le positionnement d'un passage faune entre la Forêt des Coutumes et la Vallée de la Gartempe
- les rétablissements sylvicoles au niveau de la Forêt des Coutumes
- les rétablissements routiers
- la prise en compte des chemins inscrits au PDIPR
- l'emplacement des voies d'évitement
- la possibilité de passer plus au nord dans le Bois du Roi afin d'améliorer la situation de l'exploitation de Chohut/Goutte-Nègre
- l'intérêt de mettre en réserve foncière des exploitations agricoles ou du parcellaire à céder (quelques cas ont d'ores et déjà été identifiés)

Secteur de Blond à Nieul

Les échanges ont porté sur :

- la localisation des principaux enjeux milieux humains
 - o Impacts bâtis : quels secteurs impactés, quels tracés pour prendre en compte cela ?
 - o Impacts agricoles : sur les deux zones de variantes encore existantes, quelles différences ?
 - o Impacts sylvicoles : localisation des zones d'intérêt
- La prise en compte des milieux naturels (reprise de certains éléments évoqués le matin en plénière) :
 - o Secteur des monts de Blond / Vaulry
 - o Zones humides le long du tracé : que peut-il être fait pour cela ?
- Comment sont différenciées les variantes ? Sur quels critères ? Présentation de ces différents critères sur un exemple de variantes (Nord ou Sud ALVEOL sur la commune de Blond)
- Variante Nord ou Sud Boisserie : Que se passe-t-il avec le projet de 2x2 voies ? Comment RFF mène les études sans être Maître d'Ouvrage du projet ?
 - o Explications sur le processus mis en place avec la DREAL Limousin (représentant présent dans la salle), avec a minima prise en compte de la faisabilité en jumelage plutôt que de laisser les deux infrastructures linéaires faire deux coupures dans le territoire.

Conclusion du travail en sous-ateliers

L'agglomération de Limoges fait état de sa satisfaction sur les études et sur la concertation. Elle constate que le projet avance. → *Jean-Marc POUZOLS remercie l'agglomération de Limoges pour ces encouragements. Il indique que RFF étudiera, malgré le poids de ces fichiers, une solution pour diffuser aux membres des ateliers les cartes au 1/5000^{ème} via des liens vers le serveur intranet du projet, pour répondre à la demande de certains participants de la plénière.*

Un participant demande à quelle date est prévu le Comité des Financeurs de juillet 2010.

La DREAL Poitou-Charentes indique qu'elle attend confirmation mais que le Comité des Financeurs devrait avoir lieu le 8 juillet 2010¹.

Un participant demande à RFF s'il est prévu une séance plénière avant le Comité des Financeurs de juillet 2010. → Jean-Marc POUZOLS indique qu'il est prévu une séance plénière en juin 2010 afin de présenter les tracés au 1/5000^{ème} sur les secteurs manquants, de Lhonnaizé à Civaux et de Saint-Jouvent au Palais-sur-Vienne. Elle sera également l'occasion de présenter les dernières investigations sur les milieux naturels.

Jean-Marc POUZOLS conclue la réunion en précisant que la prochaine réunion plénière aura vraisemblablement lieu à Poitiers. Elle constituera le dernier moment d'échanges avant le Comité des Financeurs de juillet 2010.

Fin de la plénière : 17h15

¹ Note post-réunion : date non encore fixée